

Vergaderjaar 2001–2002 Nr. 88j

**27 603**

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

### **VERSLAGEN VAN GESPREKKEN MET DESKUNDIGEN**

Vastgesteld 7 juni 2002

In het kader van het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel heeft de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> op 7 en 14 mei 2002 een aantal gesprekken gevoerd met deskundigen teneinde zich over een aantal aspecten van het wetsvoorstel nader te informeren.

Door de Stenografische Dienst van de Staten-Generaal zijn van deze gesprekken verslagen gemaakt tot de openbaarmaking waarvan de Voorzitter, gehoord het College van Senioren, heeft besloten.

De griffier van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
B. Nieuwenhuizen

<sup>1</sup> Samenstelling: Baarda (CDA), (voorzitter), Eversdijk (CDA), Van den Berg (SGP), Bierman (OSF), Varekamp (VVD), Ruers (SP), Terlouw (D66), (plv. voorzitter), Wolfson (PvdA), Lemstra (CDA), Bierman-Beukema toe Water (VVD), Castricum (PvdA), De Blécourt-Maas (VVD) en Pormes (GL).

## Inhoudsopgave

blz.

### *DINSDAG 7 MEI 2002*

|                                                                                                                                |   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium: de heren R. Vercammen, F. Holwerda, J. Dolderman en J. Bussink en mevr. M. Vogels | 3 |
| Commissie voor de milieueffectrapportage: de heer J.J. Scholten                                                                | 8 |

### *DINSDAG 14 MEI 2002*

|                                                                                  |    |
|----------------------------------------------------------------------------------|----|
| Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid; de heren A.J. Berkhout en C. M. van Luijk | 15 |
| Stichting Natuur en Milieu: de heer J.T.J. Fransen                               | 26 |
| Schiphol Group en KLM: de heren G.J. Cerfontaine en L. van Wijk                  | 37 |
| Platform Leefmilieu Regio Schiphol: de heren S.H. van der Kluit en J.H. Griese   | 50 |

**Gesprek** tussen de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer en de heren **R. Vercammen**, **F. Holwerda**, **J. Dolderman** en **J. Bussink** en mevrouw **M. Vogels** van het **Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium** op 7 mei 2002 in het gebouw van de Eerste Kamer.

Aanwezig zijn: De heer Baarda (CDA, voorzitter), de heer Bierman (OSF), mevrouw Bierman-Beukema toe Water (VVD), mevrouw De Blécourt-Maas (VVD), de heer Terlouw (D66), de heer Van den Berg (CU/SGP), de heer Lemstra (CDA), de heer Castricum (PvdA), de heer Wolfson (PvdA), de heer Pormes (GroenLinks) en de heer Nieuwenhuizen (griffier).

De heer **Holwerda** geeft een schets van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) en de rol die het heeft gespeeld bij de totstandkoming van de Wet luchtvaart. Het NLR is een onafhankelijk wetenschappelijk instituut. Als non-profit organisatie doet het onderzoek in opdracht van een breed scala aan private en publieke instanties. Voor de Wet luchtvaart heeft het NLR een aantal kwalitatieve en kwantitatieve onderzoeken verricht, met name op het gebied van geluidsbelasting en externe veiligheid. De uitgangspunten voor de verschillende berekeningen zijn geaccordeerd met alle betrokken instanties. De gehanteerde scenario's zijn afkomstig uit de luchtvaartsector, waarbij de overgangsbepalingen in het wetsvoorstel dienden als kader. De externe-veiligheidsberekeningen waren gericht op individuele risico's, woningtellingen en op het totale risico en resulteerden in grafische weergaven van risicogebieden.

Mevrouw **Bierman**: Voert het NLR ook autonoom onderzoek uit? Ik kan mij voorstellen dat het NLR als deskundige organisatie vindt dat het geheel aan opdrachten lacunes vertoont.

De heer **Holwerda**: In die zin doen wij geen eigen onderzoek. Wel trachten wij door eigen onderzoek onze expertise en onderzoeksmethodieken op peil te houden en te verfijnen. Wij hebben in ieder geval geen eigen onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de Wet luchtvaart.

De heer **Lemstra**: Bespreekt u het conceptrapport met de opdrachtgever voordat u het uitbrengt? En leidt dat tot aanpassing van het rapport op verzoek van de opdrachtgever? En zo ja, tast dit uw autonomie aan?

De heer **Vercammen**: Er is overleg geweest met de opdrachtgever over de rapportage omtrent de externe veiligheid. Hierbij werd de hoeveelheid door ons geleverde informatie vergeleken met de eigenlijke opdracht. Sommige onderdelen bleken minder relevant en zijn daardoor uit onze rapportage verwijderd. Informatie die wij, los van de opdracht, echter wel relevant achtten, is gehandhaafd. In die zin is onze autonomie naar onze mening dus niet aangetast.

De heer **Castricum**: In de kern gaat deze discussie over de beoordeling van de gelijkwaardigheid van alle betrokken elementen. Hiervoor is ook de expertise van uw instituut ingeschakeld. Kunt u hier een korte schets van geven?

Mevrouw **Vogels**: Bij de geluidsbelasting blijken de verschillende actoren in het veld verschillende interpretaties van gelijkwaardigheid te hanteren. Eigenlijk is voor elke benadering wat te zeggen. Als technisch deskundige vind ik de gelijkwaardigheidskwestie overigens geen strikt technische vraag: als voorbeeld kan dienen de 35 Ke-zone in de PKB, die ruimte voor verschillende interpretaties biedt.

De heer **Van den Berg**: Was de opdracht dan wel goed? De opdracht moet toch zo helder zijn dat dit soort interpretatieverschillen tot een minimum worden beperkt?

De heer **Holwerda**: De opdracht was helder, al ging hij uit van een bepaalde, wellicht politieke, keuze met betrekking tot de definitie van gelijkwaardigheid en beschermende werking. Op basis van deze uitgangsgeschiedenis is ons een aantal vragen gesteld en die hebben wij zo goed mogelijk beantwoord. Wij hebben ons dus laten leiden door de opdracht.

De heer **Terlouw**: De politieke vraag is betrekkelijk simpel: die gaat over de afweging van een nationaal belang, de verdere ontwikkeling van Schiphol, tegen particuliere belangen, namelijk die van omwonenden. Die afweging is onze taak, maar daarvoor hebben wij technische informatie nodig die wij onder andere van u betrekken. Welnu, het NLR hanteert computermodellen en de output van modellen wordt altijd gedetermineerd door de input. Is het gehanteerde computermodel, met de huidige, relatief beperkte hoeveelheid meetpunten als input, naar uw mening voldoende verfijnd om de vragen over geluidsbelasting en gelijkwaardigheid adequaat te beantwoorden? Moet het aantal meetpunten niet worden uitgebreid om een beter beeld te krijgen?

De heer **Bierman**: Hierbij aansluitend: om de kwestie van gelijkwaardigheid zo technisch mogelijk te benaderen, zouden «als-dan»-redeneringen kunnen worden toegepast voor de verschillende interpretaties. Wij hebben behoefte aan een dergelijke scenariobenadering voor onze politieke beoordeling van de gelijkwaardigheid.

Mevrouw **Vogels**: Als invoer voor onze geluidsberekeningen gebruiken wij gemodelleerde gegevens over aantallen vliegtuigen, vliegtuigtypes, vliegroutes en vliegwijze. Wij noemen dit de toekomstberekening. Wij maken achteraf ook een berekening van het geluid dat in een jaar is geproduceerd. Het verschil tussen toekomst- en jaarberekening is dat wij bij de laatste beschikken over de precieze gegevens over hoeveel vliegtuigen waar en hoe gevlogen hebben. Let wel: deze gegevens zijn indirect: de gegevens over geluidsbelasting zijn geen product van directe geluidsmetingen.

In het nieuwe normenstelsel wordt de zone, de lijn op de kaart, vervangen door een aantal losse handhavingspunten. In die systematiek zijn daadwerkelijke metingen mogelijk: vandaar de term «meetpunten». In de eerste jaren, van 2003 tot 2005, zal men de waarden van de handhavingspunten evenwel blijven berekenen. In het Luchthavenverkeersbesluit worden de grenswaarden voor de handhavingspunten vastgesteld. Ook dat zijn berekende waarden.

De heer **Terlouw**: Past u het computermodel aan als het een andere waarde oplevert dan een meting?

De heer **Holwerda**: Dat is pas aan de orde in 2005: dan zal er worden gemeten en ontstaat er een nieuwe situatie, waarin berekeningen worden gecorreleerd aan metingen. Dat is tot nu toe nog niet gebeurd. Toch blijkt uit het verleden dat de berekende waarden zich goed verhouden met de gegevens over de beleving van omwonenden.

Mevrouw **Vogels**: Inderdaad. Als men besluit tot handhaving op basis van meetgegevens, dan moet men zich afvragen of de grenswaarden niet opnieuw moeten worden bepaald. De noodzaak daarvan zal in de toekomst blijken. Het kabinet heeft de commissie-Berkhout opgedragen om over de diverse opties advies uit te brengen.

De heer **Terlouw**: Begrijp ik het goed dat tot dusver het hele geluidsveld is bepaald door berekeningen op grond van computermodellen, zonder regelmatige empirische toetsing? Dat verbaast mij ten zeerste.

De heer **Holwerda**: Uw conclusie is juist. De theoretische modellen zijn uiteraard wel in algemene zin experimenteel getoetst. Rond de geluidscontouren van Schiphol wordt echter niet gemeten.

De **voorzitter**: In de PKB wordt uitgegaan van enkele honderden handhavingspunten. Hoe kan de overschrijding van geluidsnormen in de huidige praktijk worden gecontroleerd?

De heer **Dolderman**: Ook dit vindt plaats aan de hand van berekeningen aan de hand van het model. Wel worden de overschrijdingen in de handhavingspunten door de Handhavingsdienst Luchtvaart van Schiphol continu, gedurende het gehele jaar, bijgehouden. Het NLR betreft die gegevens bij haar cumulatieve berekeningen achteraf.

Mevrouw **Vogels**: Ik wil hieraan toevoegen dat de sector zelf ook naar deze gegevens handelt: als op bepaalde plaatsen een zoneoverschrijding dreigt, dan wordt het baangebruik aangepast. Zo kunnen zij binnen hun gerealiseerde geluidscoutour blijven. Dit mechanisme blijkt grosso modo te werken.

De heer **Lemstra**: Als die berekeningen achteraf plaatsvinden, dan kan dus één lawaaiïst een grote invloed hebben op de waarden van het geluidsniveau. Kan de directie van de luchthaven in dat geval de opdracht krijgen om dit soort toestellen te mijden?

En wat is het oordeel van het NLR over de brief van de voorzitter van de MER-commissie van 2 mei 2002 aan de vaste commissies voor V&W van de Eerste en Tweede Kamer? Daarin wordt namelijk gesteld dat volgens het NLR-rapport meer handhavingspunten nodig zijn en dat het nieuwe stelsel in ieder geval tot 2005 niet gelijkwaardig zal zijn aan het huidige zonestelsel.

De heer **Dolderman**: Het mijden van lawaaiïge toestellen is de verantwoordelijkheid van de luchthaven. Dat is ook in diens eigen belang.

Mevrouw **Vogels**: Het weren van lawaaiïge toestellen gebeurt ook met financiële prikkels. Het aantal handhavingspunten is een aantal keren vergroot.

De heer **Bussink**: Naar mijn weten is in de rapportage over de beschermende werking gerekend met 30 of 31 handhavingspunten. In de eindconclusie staat dat dit aantal een beschermende werking heeft, maar dat meer punten een nog grotere beschermende werking bieden. Hiermee is evenwel niet gezegd dat bij een aantal van 30 of 31 punten de beschermende werking onvoldoende zou zijn.

De heer **Castricum**: Is er nu wel een gelijkwaardigheid met de PKB of niet?

De heer **Holwerda**: Ja, althans volgens de interpretatie van gelijkwaardigheid die de wetgever en de sector gezamenlijk hebben vastgesteld. In het rapport staan nadere kwalificaties hieromtrent. Uit berekeningen bleek dat een uitbreiding van het aantal punten, hetzij op het gebied van de handhaving, hetzij op het gebied van de monitoring, aanbeveling verdient.

De heer **Van den Berg**: Hoe wordt dit in het buitenland aangepakt?

Mevrouw **Vogels**: In het buitenland kijkt men juist naar Nederland, want dat is een dichtbevolkt land met een grote luchthaven. Het NLR werkt overigens ook in het buitenland.

Mevrouw **Blécourt-Maas**: Gelijkwaardigheid is niet hetzelfde als gelijkheid. Wat is het verschil tussen het oude en het nieuwe berekeningsstelsel?

Mevrouw **Vogels**: We gaan over naar een andere dosismaat: van Ke naar Lden. Beide grootheden gaan over geluid, maar ze zijn onvergelijkbaar: zo verschillen ze onder andere in de mate waarin de nacht als vermenigvuldigingsfactor meetelt. Daardoor zullen de grootheden zich verschillend gedragen. Zo zullen stillere vliegtuigen binnen een bepaald geluidsbudget meer vliegbewegingen kunnen maken, maar bij Ke en Lden gaat dat op verschillende wijze. Verder is het nog onduidelijk hoe in de toekomst moet worden omgegaan met veranderingen van vliegroutes. In het huidige Luchthavenverkeersbesluit kiest men voor een bepaald aantal handhavingspunten op plekken met een bepaalde grenswaarde. In de oude situatie was het relatief duidelijk: binnen het kader van de PKB konden immers woningen worden geteld in de 35 Ke-zone. Het is nog onhelder wat hiervoor in de plaats komt.

De heer **Terlouw**: De dosismaten zijn dus gelijkwaardig, maar niet vergelijkbaar. Decibellen zijn, in tegenstelling tot belevingsgegevens, echter wel vergelijkbaar.

Mevrouw **Vogels**: De dB's gaan over enkele passages. Bij Ke en Lden is echter sprake van cumulatie en jaargemiddelden. Daarin zit ook een weging: zo worden geluidsbelasting overdag en 's nachts verschillend gewogen.

De heer **Pormes**: Ik heb nog steeds enkele problemen met die gelijkwaardigheid. Het huidige stelsel kent 625 handhavingspunten. We gaan terug naar 56. Het aantal punten wordt dus met ruim een factor 11 teruggebracht. Mijn gezond verstand heeft er moeite mee om te geloven dat hier sprake is van gelijkwaardigheid, afgezien van allerlei interpretatieverschillen.

Mevrouw **Vogels**: Nu werkt de PKB met een zone, een gesloten lijn rond de luchthaven. In operationele zin zijn dit losse punten. Het aantal daarvan is gebaseerd op een rekenrooster met een bepaalde verfijning; het is niet gefundeerd op theoretische uitgangspunten over het aantal punten dat nodig is om het contour optimaal te benaderen. Bepaalde gedeelten van het contour liggen in onbebouwde gebieden, waardoor de PKB bescherming biedt op plaatsen waar dat niet nodig is. Woongebieden moeten uiteraard wel worden beschermd. Vanwege het gevarieerde karakter van het gebied is een echt gesloten kromme rond Schiphol dus niet per se nodig. De keuze voor losse punten biedt verder wat flexibiliteit aan de sector. Als basis geldt dat gemeten wordt waar gemeten moet worden.

De heer **Pormes**: Ik heb juist begrepen dat die punten in weilanden wel nut hebben, namelijk voor de daarachterliggende gebieden. Nu wordt geen bescherming geboden aan deze gebieden. Hoe wordt dit probleem opgelost met die 31 handhavingspunten? Dit maakt ook deel uit van de gelijkwaardigheid.

Mevrouw **Vogels**: Een advies over de handhaving in het buitengebied maakt deel uit van de opdracht aan de commissie-Berkhout. We weten op

dit moment niet wat het effect op gelijkwaardigheid van het nieuwe systeem zal zijn.

De heer **Holwerda**: Wij pretenderen dat wij het geluidsgebied met het kleinere aantal handhavingpunten voldoende nauwkeurig kunnen beschrijven. Dit zal de commissie-Berkhout in de komende tijd verifiëren.

De heer **Pormes**: Kan er in de toekomst nog een appèl worden gedaan op de PKB, dus op het oude stelsel?

De heer **Holwerda**: Nee.

De heer **Terlouw**: De minister zegt dat het in het algemeen beter wordt. Stel dat in 2005 bij meting blijkt dat het model niet klopt, kan dit dan worden bijgesteld in de uitvoeringsmaatregelen?

De heer **Holwerda**: Dat is juist. Tot 2005 wordt er echter niet gemeten, maar gerekend volgens de eerder geschetste methode. Aan hetgeen zojuist is gezegd over de empirische verificatie van de berekende resultaten wil ik toevoegen dat het correleren van metingen met het model een erg ingewikkelde zaak is, zeker omdat deze materie nieuw is. Dit kost dus enige inspanning. Op zich is de voorgestelde methode gelijkwaardig aan het PKB, omdat er tot op heden nooit is gemeten.

De **voorzitter**: Kunt u nog iets zeggen over het groepsrisico?

De heer **Vercammen**: Het groepsrisico is niet opgenomen in het wetsvoorstel. Het geldt als aanvulling op het individuele risico. Het geeft meer informatie, bijvoorbeeld over het rampotentieel. Het NLR heeft het groepsrisico uitgerekend voor de Vijfde nota ruimtelijke ordening van het ministerie van VROM. Het is niet aan ons om te zeggen dat het deel moet uitmaken van de Wet luchtvaart. Wat betreft de gelijkwaardigheidskwestie geldt hier in zekere zin hetzelfde als bij geluid. Wij hebben getoetst aan de gelijkwaardigheidseisen in de richtlijnen voor de MER en constateerden dat er sprake is van gelijkwaardigheid.

De heer **Bierman**: Naar uw mening is er dus sprake van gelijkwaardigheid tussen het oude en het nieuwe systeem?

De heer **Holwerda**: Ja, in ieder geval op basis van de interpretatie van dit begrip die overheid en sector hanteren.

**Gesprek** tussen de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer en de heer **J.J. Scholten (commissie-MER)** op 7 mei 2002 in het gebouw van de Eerste Kamer.

Aanwezig zijn: De heer Baarda (CDA, voorzitter), de heer Bierman (OSF), mevrouw Bierman-Beukema toe Water (VVD), mevrouw De Blécourt-Maas (VVD), de heer Terlouw (D66), de heer Van den Berg (CU/SGP), de heer Lemstra (CDA), de heer Castricum (PvdA), de heer Pormes (GroenLinks) en de heer Nieuwenhuizen (griffier).

De **voorzitter**: Mijnheer Scholten, wilt u de brief van de commissie-MER kort toelichten?

De heer **Scholten**: Het is niet gebruikelijk dat de commissie-MER reageert op de wijze waarop het bevoegd gezag gebruik maakt van het advies van de commissie. Wij deden dat in dit geval wel omdat wij een opmerkelijk verschil zien tussen het toetsingsadvies van de commissie-MER en de reactie, die de ministers van VenW en VROM in hun brief d.d. 28 maart hebben verwoord. Ons inziens doet de reactie van de ministers onvoldoende recht aan hetgeen er in het toetsingsadvies staat. Omdat de ministers onvolledig en slechts ten dele op onze bedenkingen zijn ingegaan, achten wij het noodzakelijk om de leden van deze commissie en van de vaste commissie van de TK te attenderen op vijf specifieke onderwerpen. Deze onderwerpen zijn overigens ook al aan de orde geweest in ons toetsingsadvies en in het advies dat wij begin oktober vorig jaar hebben uitgebracht naar aanleiding van het concept-MER.

De heer **Castricum**: Nooit eerder heeft de commissie-MER in een brief aan de Kamer gereageerd op de wijze waarop het bevoegd gezag met de adviezen van de commissie-MER is omgegaan. Wat is formeel de rol van de commissie-MER ten opzichte van de instantie aan wie uw commissie adviezen uitbrengt?

De heer **Lemstra**: Wil de heer Scholten vanuit zijn langjarige ervaring als secretaris van de commissie-MER toelichten of de ministers vaker besluiten nemen die afwijken van de adviezen van de commissie-MER? Of is dit specifieke geval een uitzondering?

De heer **Pormes**: Begrijp ik het goed dat de ministers als het ware zijn gaan shoppen met uw advies?

De heer **Scholten**: Ter zake van de rol en de taken van de commissie-MER stelt de Wet milieubeheer heel duidelijk dat de commissie niet erover heeft te oordelen of een bepaald voornemen vanuit milieuoogpunt al dan niet acceptabel is en zo wel, onder welke condities. Vergeleken met de MER-systemen van andere landen is het Nederlandse systeem uniek in die zin dat de commissie uitsluitend de kwaliteit en juistheid van de milieu-informatie beoordeelt, die in het MER wordt verstrekt. De commissie beoordeelt uitsluitend of het MER de informatie bevat, die het bevoegd gezag nodig heeft om een goed en weloverwogen besluit te nemen. Precies dat menen wij ook in dit geval gedaan te hebben. Wij vinden dat de informatie, verstrekt in het MER, tekortschiet en hebben erop gewezen dat aanvullingen noodzakelijk zijn. Voorts nemen ministers niet vaak besluiten die afwijken van de adviezen uit het MER. Gebeurt dat wel, dan is een afwijkend besluit goed gemotiveerd. De commissie gaat immers niet in discussie met ministers, gedeputeerden, colleges van B&W of gemeenteraden. Alleen als het bevoegd gezag ons inziens onvoldoende informatie verstrekt, komen wij bij wijze van hoge uitzondering ergens op terug. In dit geval was heb ik in



overleg met deskundigen en met voorzitter Ketting geconcludeerd dat dit nodig was.

De heer **Pormes**: Bent u van mening dat de leden van deze EK-commissie niet juist zijn geïnformeerd?

De heer **Scholten**: Die mening zijn wij inderdaad toegedaan.

Mevrouw **De Blécourt-Maas**: Op basis van de wet mag het bevoegd gezag gemotiveerd afwijken van het advies dat door de commissie-MER wordt verstrekt. Constateert u dat het bevoegd gezag op basis van de wet niet correct handelt?

De heer **Scholten**: Het is niet aan ons om daarover een oordeel te hebben. Wij leggen onze constatering aan u voor. Hoe de ministers daar verder mee omgaan, is aan hen. In de brief d.d. 28 maart van de ministers staat in wezen dat de commissie-MER niet goed heeft gelezen en dat zij het niet heeft begrepen. Dit wordt beargumenteerd door hier en daar een punt aan te halen. Omdat het aanhalen echter zeer selectief gebeurt, wordt de reactie als geheel onvolledig.

De heer **Terlouw**: De wet zegt dat bepaalde werken MER-plichtig zijn. Over de gewenste omgang van de ministers met zo'n MER zegt de wet niets.

De heer **Scholten**: De wet stelt ook dat bij het nemen van het besluit gemotiveerd moet worden op welke wijze met de adviezen van de commissie-MER, met die van de wettelijke adviseurs en met de inspraakreacties moet worden omgegaan. In bijlage 1 bij de brief wordt ingegaan op de inspraakresultaten, waaronder die van de commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV), de commissie Geluidhinder Schiphol (CGS), de provincie Noord-Holland, diverse gemeenten, de milieubeweging en anderen. De inspraak ter harte nemend, hebben wij geconstateerd dat een belangrijk deel van onze opmerkingen wordt gedeeld door deze partijen.

De heer **Terlouw**: De minister moet dus motiveren wat zij met een rapport doet. Is er bezwaar of beroep mogelijk tegen de kwaliteit van de motivering? Kan de minister met behulp van uw brief voor de rechter worden gedaagd omdat zij niet aan de wettelijke vereisten voldoet?

De heer **Scholten**: Niet door ons, maar burgers kunnen met hun bezwaren naar de rechter stappen onder verwijzing naar het advies van de commissie-MER of naar dat van de wettelijke adviseurs. Dat is in veel gevallen ook gebeurd. Er is jurisprudentie waarin is aangetoond dat de motivering niet deugde.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water**: De belangrijkste conclusie van het advies van de commissie-MER lijkt mij, dat concept-MER en MER onvoldoende aannemelijk maken dat er sprake is van gelijkwaardigheid. «Onvoldoende aannemelijk maken» dat er sprake is van gelijkwaardigheid is echter niet hetzelfde als constateren dat er geen gelijkwaardigheid is. Is dat een juiste indruk?

De heer **Scholten**: Ja. In het MER wordt nadrukkelijk gesteld dat er sprake is van gelijkwaardigheid en dat het systeem zal werken. Wij hebben nagegaan of de informatie uit het MER dat inderdaad duidelijk maakt; wij hebben daar ernstige twijfels over. Wij beweren niet dat het pertinent onjuist is, maar het is niet uit het MER te halen. Het zijn enkel en alleen stellingen als er wordt gezegd dat het systeem gelijkwaardig is, dat

het zal werken en dat de nieuw ingevoerde maten prima zijn of zelfs beter dan de vorige.

Als u de feiten punt voor punt naloopt, ziet u dat het vorige geluidmetingsstelsel bij elkaar 625 handhavingspunten op de dagzone, de etmaalzone en de nachtzone had. In het nieuwe systeem zijn het er nog 60, geloof ik, want er komen er telkens weer bij. Op de etmaalzone waren het oorspronkelijk 30, dat werd 31 en tegenwoordig zijn het er 35. Dat nieuwe systeem zou prima werken en tezamen met het Totaal Volume Geluidimmissie (TVG) gelijkwaardig zijn aan het oude stelsel. Onze deskundigen hebben dat niet onderbouwd gevonden in de beschikbare informatie. Naar aanleiding van de reactie van de beide ministers van 28 maart hebben wij de stukken en de bijlagen nogmaals doorgenomen, maar onze conclusie blijft onveranderd.

De **voorzitter**: In de brief d.d. 28 maart schrijft de minister ook dat zij niet bereid is om een aanvulling op het MER te geven. Weet u de redenen daarvan?

De heer **Scholten**: Het is niet aan de commissie-MER om daarover een uitspraak te doen. Persoonlijk dunk mij relevant dat de besluitvorming onder enorme tijdsdruk staat. De vijfde baan is zo goed als gereed en moet eigenlijk in 2003 in gebruik worden genomen. Dat is in het belang van Schiphol, van de sector, van Nederland en misschien ook van de omwonenden, gezien de mogelijke verplaatsing van de geluidbelasting en veiligheidsrisico's. Schiphol wordt niet voor niets een van de motoren van de Nederlandse economie genoemd en ik kan me voorstellen dat de ministers zich zorgen maken dat dat spaak dreigt te lopen.

Wij hebben reeds in ons richtlijnenadvies van twee jaar geleden erop gewezen dat er eigenlijk een nulalternatief onderzocht zou moeten worden voor het geval het nieuwe stelsel niet volgens plan in werking kan treden. Een nulalternatief is echter nooit ter sprake geweest. Sterker nog, er is überhaupt geen alternatief bekeken. Dat is in wezen ons bezwaarpunt nummer 6, dat weliswaar niet terugkomt in onze laatste brief, maar zeer nadrukkelijk aan de orde was in ons advies van oktober en in dat van 11 maart. Het doorlopen van een MER-procedure was in dit geval vrijwillig, maar eenmaal daartoe besloten, zou de procedure correct en volledig doorlopen moeten worden. In het onderhavige geval hebben wij eerder van doen met een soort van «m.e.r. à la carte»: sommige dingen zijn wel gedaan, andere niet.

Ik acht het een groot probleem dat de ministers van VenW en VROM bij gebrek aan alternatieven zich volledig zijn gaan richten op hetgeen er wél uitgewerkt was. Dát moest het zijn en niets anders.

De heer **Lemstra**: Kunt u die alternatieven nader verduidelijken, al is het maar globaal?

De heer **Scholten**: Zij liggen besloten in de brief zelf. Als er van 625 handhavingspunten wordt overgegaan naar 60, is uitleg vereist over hoe dat kan en of er niet meer punten beschouwd moeten worden. In feite geeft de minister dat nu ook toe, want tot 2005 zullen de monitoringspunten in het gebied tussen de 35 en de 20 Ke- bekeken worden en zal er besloten worden hoeveel er bij moeten komen. Dat had als alternatief in dit MER opgenomen moeten worden. Waarom er twee jaar mee wachten? Voor het TVG heeft de CDV een interessant alternatief aangedragen, het TVG landschap. Dat werd afgewezen met een soort van cirkelredenering: het mocht niet om iets dat in de wet stond, maar het wetsvoorstel is naderhand pas geformuleerd. Een TVG voegt ons inziens niets toe. Het is een virtueel model met een start- en landingsbaan en met punten zonder vaste geografische lokatie. Wij zien er geen toegevoegde waarde in.

Gezien het geringe aantal punten zou het TVG complementair moeten zijn, maar dat is ons niet gebleken.

Als er al een TVG toegepast wordt, zou dat er naar onze mening één moeten zijn die ook de geluidhinder aangeeft. Wij hebben zo'n alternatief aangedragen, het zogenaamde TAEG (Totaal Aantal Ernstig Gehinderden). Deze komt in de brief van 28 maart terloops ter sprake. Er worden redenen genoemd waarom het niet van toepassing zou zijn, maar verder wordt er tot onze spijt geen aandacht aan besteed.

Voor de externe veiligheid is het Groeps Risico (GR) een belangrijke maat. Er is sprake van dat een statistisch causaal model wordt ontwikkeld. Volgens de deskundigen van de commissie-MER leidt dat niet tot het stellen van een norm. De ontwikkeling van een model geeft wellicht inzicht in de effectiviteit van beheers- en veiligheidsmaatregelen, maar een maat voor het groepsrisico komt er niet uit voort. Wij vinden dat er al een goede, internationaal erkende aanpak bestaat, de FN-curve. Waarom worden deze voor de PKB Schiphol van 1995 nog wel gebruikt en deze keer plotseling niet meer? Eveneens onduidelijk is ons het nut van het Totaal Risico Gewicht (TRG).

De heer **Terlouw**: Acht u het mogelijk om de ingebruikstelling van de vijfde baan op redelijke termijn in te brengen onder de vigerende PKB? De wet zou dan op een later tijdstip kunnen volgen, na beantwoording van de open vragen.

De heer **Scholten**: Dan zou de aanwijzing voor het vijfbanenstelsel gereactiveerd moeten worden. Of dat mogelijk is, kan ik echter niet beoordelen. Precies daarom willen wij dat er naar een nulalternatief wordt gekeken. Dan zou de aanwijzing voor het vijfbanenstelsel gebruikt kunnen worden als achtervang.

De heer **Terlouw**: Het belang van Schiphol is ons allen duidelijk en gezien de enorme investeringen moet zo'n vijfde baan er niet ongebruikt blijven liggen. Tegelijkertijd willen wij een zorgvuldige wet. Hoe krijgen wij dat gedaan?

De heer **Scholten**: Ik heb het antwoord daar ook niet op. Wij hebben er indertijd op gewezen dat dit risico bestaat. Het risico is niet meegenomen. Er is volledig vanuit gegaan dat er in 2003 een nieuw stelsel zou zijn en dat dit nieuwe stelsel operationeel zou worden.

De heer **Castricum**: Ik heb het verslag van de behandeling in de Kamer van oktober nog een keer gelezen. Daar ben ik heel andere data tegengekomen. Ik heb het verslag nu niet bij de hand, maar volgens mij is er meer ruimte in de tijd dan er allerwegen wordt gesuggereerd.

De heer **Scholten**: Daar moet ik u het antwoord schuldig op blijven.

De heer **Pormes**: U zegt dat u op basis van het MER niet kunt vaststellen of het normenstelsel gelijkwaardige bescherming biedt. Toch zei u in het begin dat u een uitspraak moet doen over de kwaliteit en juistheid. Mag ik op grond van uw brief vaststellen dat juistheid en kwaliteit tekortschieten? Wij hebben net ook gesproken met het NLR en dat plaatst zich lijnrecht tegenover u. Hete NLR zegt dat wél kan worden gesproken van gelijkwaardigheid. Hoe verklaart u het verschil in uitkomst tussen de commissie-MER en het NLR? Men heeft gezegd dat al die 625 handhavingpunten een beetje onzinnig zijn, omdat die in weilanden en op parkeerplaatsen staan. Die zijn eigenlijk onnodig en daarom kunnen wij ze gewoon wegstrepen.

De heer **Scholten**: De commissie-MER begrijpt het verschil eigenlijk niet zo goed. Wij verwijzen in ons advies en in onze brief ook naar NLR-rapport NLR-CR-2001-373, dat in opdracht van dezelfde minister is geschreven. Het NLR is nagegaan in hoeverre beide stelsels vergelijkbaar zijn en er is geconcludeerd dat er zonder meer handhavingspunten nodig zijn. Dat staat in het rapport, dat trouwens is toegevoegd als bijlage bij het MER.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water**: Als toelichting heeft het NLR hierover gezegd dat het hiermee niet pleitte voor meer handhavingspunten op de voormalige Ke-contour, maar dat het in de toekomst zinnig zou kunnen zijn om juist in het buitengebied een aantal handhavingspunten toe te voegen omdat je daar rekening moet houden met afwijkend vluchtgedrag dat in rekenmodellen niet vooraf meegenomen kan worden. Als het NLR het dus heeft over meer handhavingspunten, gaat het niet over het verschil tussen 31 en 250, want er zijn nu ook geen handhavingspunten in het buitengebied.

De heer **Scholten**: Dat hebben wij ook gehoord, maar eigenlijk gaat het hier – en dat is in hetzelfde rapport ook aangegeven – om de schaduwwerking. Als je op die etmaalzone en op die nachtzone zoveel punten legt, ook al liggen ze in weilanden en in bietenvelden, is dat helemaal niet zo absurd. Dat staat ook heel duidelijk in datzelfde rapport. De schaduwwerking van zoveel punten is zodanig dat het in het huidige systeem een veel betere bescherming biedt voor het gebied tussen de 25 Ke-contour tot aan de 20 Ke-contour, zelfs nu daar geen punten liggen. Daarvan wordt in hetzelfde rapport gezegd: 250 en 375 punten geven door die schaduwwerking sowieso een betere bescherming voor dat buitengebied, en met 60 handhavingspunten is dat gewoon minder. Dat wordt eigenlijk ook toegegeven, want er wordt nu aan de hand van monitoringspunten nagegaan of dat goed zal werken en of er nog punten bij moeten komen. Daar moet de CDV dan ook nog een keer een advies over geven. Waarom is dat niet meteen gebeurd? Waarom zijn niet voor de zekerheid meer van dergelijke punten genomen en doe je ze naderhand weg als ze niet nodig blijken? Ik herinner me nog de discussie over het meetnet rondom Schiphol dat door het RIVM werd ingesteld. Daar was men zeer zorgvuldig met een groot aantal punten begonnen en kon op een gegeven moment het aantal worden verminderd, omdat bleek dat men met minder punten toekon en hetzelfde resultaat werd bereikt.

De heer **Terlouw**: Als de minister er nu 250 punten bij zou doen, zou dan aan uw eerste drie kritiekpunten zijn voldaan?

De heer **Scholten**: Niet aan het eerste punt, dat betreft de hoogte van de grenswaarden en dat staat hier buiten. Wél aan het tweede punt, de handhavingspunten geluid en aan het derde punt, de geluidimmissie.

De heer **Terlouw**: Waarom doet de minister VenW dat dan niet?

De heer **Scholten**: Dat moet u aan haar vragen.

De heer **Terlouw**: Is het kostbaar? Het betreft een rekenmodel, de computer is geduldig, waarom er niet meer bijdoen?

De heer **Scholten**: Er zal op den duur ook gemeten moeten worden, dus er moeten meetpunten worden gemaakt.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water**: Het antwoord is dat beoogd wordt met het nieuwe stelsel een grotere flexibiliteit voor de sector te creëren. Binnen het budget mag een ieder zelf zijn zaakjes regelen. Een

groter aantal punten leidt tot inflexibiliteit in de sector. Daar ligt naar ik begrijp de weerstand.

De heer **Pormes**: De minister heeft nauwelijks aandacht besteed aan uw TAEG. Waarom niet?

De heer **Scholten**: Er is al een TVG en daar wil men niet van afwijken. Het TVG dat ingebracht is door de CDV is ook niet beschouwd. Het gaat om TVG-kassa.

De heer **Pormes**: Waarom wordt er zo halsstarrig vastgehouden aan een systeem dat in uw overtuiging niet werkt?

De heer **Scholten**: Dat is ons ook een raadsel. Er is nog een reden waarom het TAEG goed beschouwd zou moeten worden. In de PKB staat dat er een mindering moet komen van het aantal ernstig gehinderden in het gebied tot aan de 20 Ke-. Hoe wil je zo'n mindering teweeg brengen als je niet weet hoeveel mensen hinder ondervinden? Bovendien komt er een nieuwe Europese richtlijn omgevingslawaaai. Deze is weliswaar nog niet van kracht en de minister heeft tegen ons gezegd dat het nog een hele tijd duurt voordat die van kracht gaat worden. Toch is met die richtlijn al rekening gehouden door twee nieuwe maten voor geluid in te voeren, de Lden en de Lnight. Op dat gebied richt men zich al naar de richtlijn, terwijl men op dat op het gebied van het zogenaamde noise mapping niet doet. De commissie-MER is van mening dat daarop nu moet worden ingespeeld en dat er een TVG moet komen die bruikbaar is in plaats van een virtueel model dat eigenlijk geen toegevoegde waarde heeft ten opzichte van de handhavingpunten.

De heer **Terlouw**: Stel dat de minister van VenW ter redding van haar wet 200 à 300 handhavingpunten laat doorrekenen in de computer. Alleen gaat dat, zoals mevrouw Bierman-Beukema toe Water waarschijnlijk terecht opmerkte, ten koste van de vrijheid van de luchthaven om binnen bepaalde grenswaarden vrij te opereren. Wil dit zeggen dat men gewoon niet wil weten wat de geluidsbelasting op ieder punt is? Want als dat bekend is, moet ernaar gehandeld worden. Als dat de achterliggende gedachte is, dan deugt die natuurlijk niet. Of zit er een andere filosofie achter?

De heer **Scholten**: Ik kan daar niet op reageren, anders gaat de commissie-MER speculeren over de denkwijze van bewindslieden en hun motieven.

De heer **Lemstra**: Kunt u wel bevestigen dat, als de minister bereid is om meer meetpunten aan te leggen onder druk van de Eerste Kamer, dan de gelijkwaardigheid geschapen is?

De heer **Scholten**: Dan zou in ieder geval de claim dat het nieuwe stelsel gelijkwaardig is aan het oude stelsel veel geloofwaardiger worden, omdat het nieuwe en oude stelsel meer op elkaar lijken.

De heer **Terlouw**: Wordt de vrijheid van de luchthaven om binnen bepaalde randvoorwaarden te opereren geringer?

De heer **Scholten**: Was dat maar uitgelegd, ook in het MER. Het is naar mijn idee niet onderzocht. Een van de stellingen is dat met meer punten de flexibiliteit van de luchthaven wordt belemmerd. Een onderbouwing ontbreekt echter.

De heer **Pormes**: U zegt dat, als de minister de vijf punten meeneemt in een aanvullende MER, dat MER van u het predikaat juistheid en goede kwaliteit krijgt?

De heer **Scholten**: Ja. Als deze vijf onderwerpen goed uitgewerkt worden en men ons dat nog een keer voorlegt, is er wat ons betreft sprake van voldoende informatie. Dan kan er een besluit genomen worden. Dat kan natuurlijk nu ook, alleen bestaat dan het risico dat bij beroep en bezwaar het besluit de toets der kritiek niet kan doorstaan, omdat er onvoldoende rekening is gehouden met de adviezen van deskundigen.

De heer **Castricum**: Is er bij het formuleren van de richtlijnen voor het MER voldoende rekening gehouden met hetgeen in uw brief is neergelegd?

De heer **Scholten**: Het MER volgt over het algemeen de richtlijnen goed. De richtlijnen speelden ook wel in op het advies van de commissie, althans wij hadden toentertijd geen behoefte om zo'n brief te schrijven. Wel is er in de tussentijd het een en ander ontwikkeld en verder doorgedacht. Wij hebben in onze richtlijnen destijds geen TAEG aangevoerd. Wel hebben wij het aantal handhavingspunten aan de orde gesteld, evenals het individuele risico en het groepsrisico. De TRG is terloops genoemd, maar ons werd pas naderhand duidelijk wat men daarmee bedoelde. De richtlijnen teruglezend, moeten wij toegeven dat de TRG-kassa er al in zat, maar wij hadden in die tijd niet door dat dit een virtueel model betrof. Dat is pas in het MER duidelijk geworden.

De heer **Castricum**: Het NLR komt tot de slotsom dat er sprake is van gelijkwaardigheid. U bent het daar niet mee eens?

De heer **Scholten**: Absoluut niet. Bedacht moet worden dat het NLR een monopoliepositie heeft in Nederland. Dat komt ook door de hoge mate van specialisatie. Er is ook maar één commissie-MER in Nederland, maar wij rekenen niets uit, in tegenstelling tot het NLR. De commissie-MER schakelt hooguit in geval van ernstige twijfel een instituut in om berekeningen te laten maken, maar alleen als zij een berekening zeer merkwaardig vindt. Het NLR daarentegen maakt wél berekeningen in opdracht van verschillende instanties. Iedere opdrachtgever haalt eruit wat hij of zij wil. Er kan worden gekozen uit verschillende rapporten over geluid en veiligheid. De heer Cerfontaine heeft eens gezegd, dat er nog maar zeven mensen in Nederland zijn die het begrijpen. Welnu, ik hoor niet bij dat groepje van zeven.

**Gesprek** tussen de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer en de heren **A.J. Berkhout** en **J. van Luyk (commissie-Berkhout)** op 14 mei 2002 in het gebouw van de Eerste Kamer.

Aanwezig zijn: de heer Baarda (CDA, voorzitter), de heer Wolfson (PvdA), de heer Castricum (PvdA), de heer Terlouw (D66), de heer Van den Berg (CU/SGP), de heer Bierman (OSF), de heer Lemstra (CDA), de heer Pormes (GroenLinks), mevrouw Bierman-Beukema toe Water (VVD) en de heer Nieuwenhuizen (griffier).

De **voorzitter**: Mijnheer Berkhout, u hebt al eerder voor de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat uiteengezet waar de commissie-Berkhout mee bezig is. Het ging toen met name om het geluidslandschap en de vraag wat er gebeurt tussen de 20 en de 35 Ke-contour. In reactie op de eerste memorie van antwoord heeft de commissie-Berkhout bij brief van 18 februari 2002 gesteld dat zij haar adviezen in de rapporten 1b en 2 niet alleen uitvoerig heeft toegelicht, maar ook met rekenvoorbeelden heeft onderbouwd. Hierover wil de vaste commissie graag iets meer van u vernemen, te meer omdat de minister steeds stelt dat eerst proefondervindelijk vastgesteld moet worden wat daar gebeurt, dat een en ander vervolgens geëvalueerd moet worden en dat de commissie-Berkhout dan gevraagd zal worden om adviezen over het geluidslandschap en met name het aantal handhavingspunten.

De heer **Berkhout**: Om te beginnen moet gesteld worden dat er een majeur verschil is tussen het oude en het nieuwe stelsel. Onder het oude stelsel werd gehandhaafd op een volledige contour. In de praktijk kwam dat neer op 250 punten. Overschrijding van het geluidsniveau boven de 35 Ke was juridisch niet correct. Onder het oude stelsel werd ook het buitengebied beschermd. Het was juridisch onjuist om in het buitengebied een geluidsniveau boven de 35 Ke te produceren. In het nieuwe stelsel is dit geheel veranderd. Daarin is sprake van 29 punten die liggen om en nabij de oude contour. Het enige wat gesteld wordt, is dat op die 29 punten het geluidsniveau niet boven de 35 Ke mag uitkomen. Ik heb het nu trouwens over Ke's, maar het gaat natuurlijk om de equivalent in Lden. Voor de gebieden tussen die 29 punten, maar ook voor het buitengebied is er echter geen enkele bescherming meer geformuleerd. Wij hebben vanaf het begin gesteld dat wij dat een wezenlijke verandering vinden.

De heer **Lemstra**: Ik neem aan dat het buitengebied bij 29 punten veel groter is dan bij 250 punten.

De heer **Berkhout**: Het buitengebied hebben wij altijd geformuleerd als tussen de 35 Ke-contour en de 20 Ke-contour. Dat is dus gelijk. Je moet altijd uitkijken met een metafoor, maar een metafoor kan dit aardig verhelderen. Veronderstel dat je van Den Haag naar Groningen gaat. In de wet staat dat tussen die twee plaatsen nergens de grens van 100 km per uur overschreden mag worden. Je kunt echter ook 29 flitspalen neerzetten waarbij niet boven de 100 km per uur gereden mag worden, en over de rest niets zeggen, ervan uitgaande dat die flitspalen zo neergezet kunnen worden dat de mensen zich daartussen wel zullen gedragen. Nogmaals, een metafoor gaat nooit helemaal op, maar hieruit valt op te maken dat het oude en het nieuwe stelsel van elkaar verschillen. Onze adviezen zijn evenwel vanaf het begin consistent geweest. Wij hebben vanaf het begin aangegeven wat er gedaan zou moeten worden om voor alle partijen helder te maken wat die verschillen betekenen voor de sector en de burger. Wij hebben zowel naar het beschermingsniveau als naar de gebruiksruimte gekeken, omdat wij vinden dat Nederland recht heeft op een goed functionerende nationale luchthaven.

De heer **Castricum**: Het voorbeeld is helder, maar het is denkbaar om bij die 29 flitspalen trajectcontrole te doen, waardoor op de hele weg van Den Haag naar Groningen die 100 km per uur gehandhaafd kan worden.

De heer **Berkhout**: Als je dat zegt, zul je dat waar moeten maken. Dan zul je die sommen, die berekeningen, moeten maken waaruit volgt dat het door de positionering van de flitspalen niet mogelijk is om daar tussenin zo te rijden dat je heel ver weg komt van de intentie van de wet. Wij hebben continu gezegd dat wij geen enkele twijfel hebben over de manier waarop het NLR zijn werk doet. Het NLR maakt de sommen die het maakt, goed. Er zit echter een wereld van verschil tussen sommen goed maken en de goede sommen maken. De commissie is continu bezig geweest om de minister en haar ambtenaren ervan te overtuigen dat de goede sommen niet werden gemaakt. Dit heeft erin geresulteerd dat wij in de situatie terecht zijn gekomen waarin wij nu zitten.

De heer **Terlouw**: Vorige week spraken wij met het NLR. Tot die tijd heb ik steeds gedacht dat een meetpunt of een handhavingspunt iets was waar je meet of een computermodel klopt. Dat blijkt echter niet zo te zijn. Alle meetpunten of handhavingspunten zijn berekende punten. Ik begrijp dat het zeer moeilijk is om te meten, omdat je moet integreren over langere tijden enzovoort en omdat geluidsmeting sowieso complex is. Ik stel mij echter voor dat je een computer net zoveel punten kunt laten uitrekenen als je wilt. Daarom vraag ik mij af wat erop tegen is om veel meer punten uit te rekenen. Waarom wil de minister dat niet? Het kan namelijk nooit veel kosten, als je daarvoor alleen maar de computer moet laten draaien.

De heer **Van den Berg**: Kun je wel de goede sommen maken?

De heer **Berkhout**: Ik wil het scherper stellen: de goede sommen zijn niet gemaakt.

Wij zijn ervan uitgegaan dat iedereen wilde weten hoe het precies zat. In het begin bleek eenieder die met dit dossier te maken had, de ander te wantrouwen. Je kon dit volgens ons alleen oplossen door niets onder de tafel te stoppen. Daarom hebben wij van het begin af aan het begrip «geluidslandschap» geïntroduceerd. Je wilt namelijk weten hoe het zit, ook al ga je niet overal meten en handhaven. Het gaat er trouwens niet alleen om dat de burger precies weet hoe het zit, maar ook dat de sector recht heeft op informatie.

De heer **Terlouw**: Nu zegt u weer dat je overal kunt meten, maar u bedoelt rekenen.

De heer **Berkhout**: Ja, ik bedoel rekenen. Wij hebben het NLR, helaas met veel vertraging, inmiddels de opdracht gegeven om de geluidslandschappen vanaf 1993 tot heden in kaart te brengen. Wij hebben verder gevraagd om dat niet alleen in Ke te doen, maar ook in Lden, zodat wij met z'n allen weten wat er in het verleden is gebeurd. Het is dus helemaal niet ingewikkeld om voor alle punten in de omgeving van Schiphol uit te rekenen hoe het precies zit.

De **voorzitter**: U zegt dat u bezig bent met terug te rekenen naar de situatie in 1993. Is daar al een rapport van?

De heer **Berkhout**: Daarmee raakt u weer een gevoelige snaar. Wij hebben er al heel lang voor gepleit dat dit gedaan zou worden. Ik wil niet verder op de details ingaan, maar het trieste resultaat is dat de opdracht uiteindelijk pas half maart is gegeven. De verschillende partijen dachten dus heel verschillend over de urgentie van het op tafel krijgen van die gegevens.



De **voorzitter**: Dit lijkt mij een essentieel punt. De Eerste Kamer heeft een brief van de minister gekregen waarin zij weer zegt dat het nieuwe stelsel in 2005 op enkele punten uitgebreid zal worden. Verder staat er: na 2005 worden in het buitengebied grenswaarden vastgesteld voor de maximale hoeveelheid geluid en deze zullen dan ook gehandhaafd worden; exacte invulling van die grenswaarden is nu nog niet mogelijk, omdat hiervoor nader onderzoek en advies nodig is, onder andere van de commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid. Moet ik nu van u begrijpen dat dit advies er al lang ligt?

De heer **Berkhout**: Wij hebben van het begin af aan bepleit om ervoor te zorgen dat datgene wat u nu zoekt, er al zou liggen. Hoe kunnen wij echter een advies over het buitengebied geven, als de minister dat niet wil en nota bene in de wettekst en de besluiten neerlegt dat het ook niet gebeurt? In de wettekst en het besluit dat voor ons ligt, staat immers glashard: rond de 35 Ke. Het is te gek voor woorden, maar wij proberen al anderhalf jaar om dat voor elkaar te krijgen. Op een gegeven moment is toen gezegd dat dit voor een gedeelte zou moeten gebeuren, maar uiteindelijk staat hierover niets in de wet en het voorgenomen besluit. Daarin staat gewoon dat je rond de 35 Ke met 29 punten moet gaan werken. Dat staat echter haaks op de zaken die wij zo-even bespraken. Gezien de wet en het besluit, komt er vooralsnog dus niet een stelsel waar iedereen vertrouwen in kan hebben. Dat had er echter al lang moeten liggen.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water**: Aan het begin hebt u deze majeure verandering geïllustreerd met uw verhaal over een beperkt aantal flitspalen langs de weg Den Haag-Groningen. U hebt gesuggereerd dat u dat onwenselijk vindt, maar dat verbaast mij een beetje. Ik dacht namelijk dat u geadviseerd had om te volstaan met een beperkt aantal handhavingpunten op de contour en aanvullend iets te doen in het buitengebied.

De heer **Berkhout**: Wij hebben gezegd dat wij die 29 punten op de voormalige contour geen goede zaak vinden in het licht van de gelijkwaardigheid. Daarom vinden wij dat er teruggegaan zou moeten worden naar een volledige contour, zij het met Lden-waarden in plaats van 35 Ke, of dat die punten, om meer gelijkwaardigheid te garanderen, in het buitengebied neergezet moeten worden, vooral daar waar bij overschrijding een geweldige toename van de hinder is te verwachten. Wij zijn echter adviseurs. Als de minister had aangegeven dat zij de contour liever weer vol wilde maken, zoals in het vorige stelsel, dan hadden wij daar dus geen commentaar op gegeven. Wij hebben wel gezegd dat het verstandig zou zijn om de handhavingpunten niet op de contour, maar op kritische punten neer te zetten. Tegen helemaal niets doen, hebben wij ons trouwens altijd verzet.

De heer **Terlouw**: Ik ben een tikje verbijsterd over de informatie, zoals die langzamerhand tot mij doordringt. Ik kan mij voorstellen dat een vergelijking moeilijk is, als je met twee verschillende systemen werkt. Ik wil echter graag begrijpen waarom iemand niet wil weten hoeveel geluid er is. Leg ergens een punt neer en een computer kan moeiteloos die gehele geluidsmap van u maken. De input van de vijfde baan kan hier niet in worden meegenomen, want daar zijn nog geen gegevens over. Daar heeft de minister gelijk in en dat maakt het dus moeilijk om te vergelijken. Ik begrijp echter niet waarom je niet meer rekenpunten wilt, terwijl de computer die moeiteloos uitspuugt. Ik hecht er trouwens aan om het rekenpunten te noemen en niet meetpunten, want dat zijn het blijkbaar niet. Mevrouw Bierman heeft in het gesprek met het NLR gesuggereerd dat men misschien niet meer rekenpunten wil, omdat de kans bestaat dat

Schiphol zijn vrijheid kwijtraakt, als er te veel bekend is. Het NLR wilde niet op die politieke vraag reageren, maar ik vind het antwoord daarop zeer essentieel. Ik wil graag meedenken over de vergelijkingsproblematiek enzovoort, maar ik vind het onaanvaardbaar dat je niet zou willen weten hoe het zit.

De heer **Berkhout**: Ik heb de minister en haar ambtenaren vaak gevraagd naar hun onderliggende beweegredenen. Ik kan alleen maar zeggen dat de commissie van het begin af aan graag een heldere dialoog wilde hebben, maar dat daar geen ruimte voor werd geboden met als belangrijkste argument dat daardoor vertraging zou ontstaan, hetgeen niet acceptabel werd gevonden. Dat is vanaf het aantreden van de commissie tot nu altijd het argument geweest om een aantal zaken niet inhoudelijk door te exerceren. Wij hadden het idee dat het voorstel dat er lag, zo snel mogelijk doorgevoerd moest worden. Een inhoudelijke discussie over het feit dat het voorstel wel eens niet het beste zou kunnen zijn voor de sector, is nooit van de grond gekomen.

De heer **Wolfson**: Het was dus zo dat noch op de berekende contour noch in het buitengebied de 35 Ke mocht worden overschreden. Dat is de berekende limiet waarmee wij moeten vergelijken. Mij is echter nog niet duidelijk hoe wij aan de geluidscontour zijn gekomen. Gezien de plaatjes, lijkt het namelijk onwaarschijnlijk dat de 35 Ke buiten de contour overschreden wordt. Nu bestaat kennelijk het vermoeden dat men, nadat men de berekende contour heeft overschreden, toch dingen met een vliegtuig kan doen waardoor de 35 Ke-grens wordt overschreden. Is dat wat nu vastgesteld moet worden?

De heer **Berkhout**: Wij hadden willen vaststellen of het met de 29 punten die er nu liggen, mogelijk is dat er in de toekomst zodanig gevlogen wordt dat de niveaus die worden bepaald tussen en buiten de punten, hoger zijn dan in het oude stelsel. Die exercitie is echter nooit gemaakt.

De heer **Wolfson**: Er gaan allerlei dingen veranderen op Schiphol. Er komt niet alleen een vijfde baan, maar er vinden ook ontwikkelingen plaats bij de verkeersleiding. Als wij de zaak nu opnieuw pro forma berekenen, zou dus kunnen blijken dat er ook risicopunten zijn buiten of op de contour. Als wij het systeem niet veranderd hadden, dan hadden wij dat niet geweten. Wij gaan het systeem echter wel veranderen. Op de contour zou bij wijze van spreken elke meter een virtueel berekeningspunt neergezet kunnen worden om een vergelijking mogelijk te maken. Zonder de onderhavige exercitie zouden daarbuiten echter ook andere geluidsverdelingen opgetreden zijn. Deze exercitie maakt die andere geluidsverdelingen zichtbaar en verifieerbaar, waarmee zij onderdeel worden van de politieke discussie. Ik heb evenwel nog steeds grote moeite met de vergelijkingsbasis, tenzij een en ander voor het hele buitengebied berekend wordt. Als dat gebeurt, kun je dat namelijk afzetten tegen het gemeten gebruik.

De heer **Terlouw**: Er is nog nooit een meting verricht.

De **voorzitter**: Het is wel de bedoeling dat er gemeten gaat worden. In het kader van de handhavingspunten zul je dan meetopstellingen moeten hebben. De vraag is echter of dat voldoende is.

De heer **Berkhout**: Ik ben het met u eens dat daar veel verwarring over bestaat. De hele discussie die wij tot nu toe hebben gevoerd, gaat over rekenen. Alles wat wij met vergelijkingen doen, doen wij op basis van berekeningen, want er is nog nooit gemeten. Dat wij in de toekomst ook nog eens gaan kijken wat dat rekenen precies waard is, is heel mooi. Dat

heeft echter niets met de stelselverandering te maken. De discussie die wij nu met elkaar voeren, staat hier los van.

Ik denk dat het normaal is dat je bekijkt wat de eisen van de wetgeving zijn en dat je vervolgens probeert om binnen die wet maximaal ruimte te zoeken. Als je de wetgeving zodanig kunt maken dat de samenleving zich beweegt in de richting die je voor de toekomst beoogt – ik noem dat innovatieve wetgeving – dan heb je het allermooiste wat je kunt willen. De sector zal natuurlijk al zijn creativiteit gebruiken om hier maximaal profijt van te trekken binnen de grenzen van de wet. Als je van tevoren al ziet dat er gaten in de wetgeving zitten, dan behoeft je je niet af te vragen of de sector daar gebruik van zal maken. Natuurlijk zal de sector dat doen; dat is zijn goed recht. Dat betekent evenwel dat de wetgever de plicht heeft om te bekijken of het wel gaat in de door hem gewenste richting. Dit was de kans om een nieuwe wet neer te zetten waarmee de sector uitgedaagd kon worden om zodanig te vliegen dat de hinder minimaal is en de gebruiksruimte voor Schiphol gemaximaliseerd wordt. Dat hadden wij graag gezien, maar dat is niet gebeurd.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water**: Volgens mij is er in het oude stelsel niet alleen sprake van een limiet van 35 Ke op de contour en daarbuiten, maar ook van een reductiedoelstelling voor het aantal ernstig gehinderde woningen. Als er anders gevlogen gaat worden, zullen er feitelijk andere woningen gehinderd worden dan onder het oude stelsel. Dat is een aspect dat naast de gemeten 35 Ke-grens een rol speelt. Wat voor al dan niet nuttige rol speelt in dat kader het begrip Totaal Volume Geluid (TVG)?

De heer **Berkhout**: Het TVG is onderdeel van het nieuwe stelsel, waarover de bewindslieden ons oordeel hebben gevraagd. Wij vinden TVG een zinvol begrip, omdat dit zowel voor de wetgever als voor de sector aangeeft hoeveel lawaai er in de omgeving van Schiphol in totaliteit wordt gemaakt, dus niet gespecificeerd naar plaats. Dat is natuurlijk een mooie maat voor de ontwikkeling van de vloot, want het TVG is niet afhankelijk van het gebruik van de ene of andere baan. Het is de som van een heleboel getalletjes van de rekenpunten. Als je dan op een gegeven moment tevreden bent met de totale hoeveelheid lawaai, kun je je vervolgens richten op het aantal vluchten, de hoogte van de vlucht of de acceleratie boven gebieden waar veel mensen wonen. Voor een verdeling op dit vlak moet je een verfijning maken. De minister heeft het mooie begrip TVG echter verengd tot de contour en zelfs tot de 29 punten, waardoor het niet veel meer zegt. TVG is alleen een zinvol begrip, als het betrekking heeft op het totale geluidslandschap.

De heer **Lemstra**: In het huidige PKB-stelsel zitten twee maten voor externe veiligheid, namelijk individueel risico en groepsrisico. In het nieuwe normstelsel kom ik dat groepsrisico niet meer tegen, althans niet in FN-curves en dergelijke. De commissie-MER heeft ons voorts geschreven dat haar onduidelijk is welke rol de nieuwe maat, het Totaal Risico Gewicht, in dat verband kan gaan spelen. Kunt u dat zeggen? Verder wil ik weten in hoeverre de technologische ontwikkelingen in de luchtvaart een rol kunnen spelen in de vernieuwende wetgeving die u voor ogen hebt.

De heer **Berkhout**: Ons is niet gevraagd om over veiligheid te adviseren. Ik wil wel kwijt dat de zaak niet zodanig verkokerd moet worden dat je dingen niet bij elkaar kunt brengen. In wezen zou onze commissie zo samengesteld moeten worden dat economische aspecten en aspecten van milieu en veiligheid in samenhang kunnen worden besproken en dus niet door allerlei aparte commissies worden behandeld. Technologische ontwikkelingen zouden een onderdeel moeten zijn van de

innovatieve wetgeving. Schiphol moet niet alleen veilig gemaakt worden, maar er moet op de luchthaven ook zodanig met de technologie omgegaan worden dat de toegevoegde waarde ervan voor eenieder in Nederland maximaal is. Dat vliegtuigen langzamerhand geluidarmer worden, komt om te beginnen in het TVG naar voren. Verder zullen er in de toekomst navigatiemethoden komen waardoor de luchtvaart niet alleen veiliger wordt, maar waardoor het ook gemakkelijker wordt om gebieden als Amsterdam te mijden en waardoor met dezelfde samenstelling van de vloot hinderarmer gevlogen kan worden.

De heer **Bierman**: Er wordt steeds gesproken over een stelsel met vijf banen, terwijl er zes banen zijn en dat zo blijft. Verder valt het mij op dat de oostbaan met aanvliegroete over de Amsterdamse binnenstad in de hele opzet van de handhavingspunten nauwelijks voorkomt. Ik zou dus zeggen dat de binnenstad van Amsterdam tot het buitengebied behoort, terwijl daar overdag zo'n 180 000 mensen zijn. De minister heeft gezegd dat er een handhavingspunt komt aan de hand waarvan berekend zal worden wat daar gaat gebeuren. Verder heeft zij gezegd dat de hinder van de oostbaan met 80% zal verminderen door de vijfde baan. Kunt u daar iets over zeggen? Zal de winst die hierdoor behaald kan worden, niet weer tenietgedaan worden door een toenemende groei?

De heer **Berkhout**: U ziet hoe wij elkaar het leven moeilijk kunnen maken. Als wij gewoon zeggen dat daar een handhavingspunt moet komen, zijn wij er namelijk uit.

De heer **Bierman**: De minister heeft gezegd dat dit er zou komen.

De heer **Berkhout**: Er is ons de afgelopen twee jaar heel veel beloofd, maar in de wet blijkt daar helemaal niets van. Het grootste gedeelte is opzijgeschoven, een ander gedeelte is beloofd en in de wet en het voorgenomen besluit staat niets. Als de minister dat heeft beloofd, dan wil ik aanbevelen, de minister te verplichten om aan te geven dat het ook gebeurt.

De heer **Terlouw**: De computer kan bij een bepaalde input moeiteloos voor ieder punt in Nederland berekenen wat de totale geluidsbelasting daar zou zijn. Als er meer vliegtuigen komen, verandert dat. Als er een vijfde baan komt, verandert dat ook. De computer kan dat echter zo uitrekenen aan de hand van bijvoorbeeld de integraal van het geluid overdag en dat in de nacht. In mijn ogen is er dan ook geen enkele reden waarom iemand die in de Haarlemmermeer of Amsterdam-Noord woont, niet kan laten uitrekenen wat de geluidsbelasting voor zijn huis is. De politiek heeft de taak om de belangen van Schiphol – dat is een nationaal belang – en de belangen van de mensen die daar wonen, af te wegen. Wat is er nu simpeler dan tegen mensen die met de bijbehorende huizenprijs dichtbij Schiphol willen wonen, te zeggen dat zij met de door ons vastgestelde toelaatbare hoeveelheid geluid te maken krijgen en tegen mensen die verder weg gaan wonen, te zeggen dat zij kunnen rekenen op een lager geluidsvolume? Je zou dus zeggen dat het systeem ingericht moet worden met geografische grenzen. Zo zit het echter niet in elkaar, want wij willen gewoon niet weten hoeveel het geluid integraal is.

De heer **Berkhout**: U zegt het buitengewoon helder. Toen wij hier naar toe kwamen, hebben wij tegen elkaar gezegd dat wij ons niet meer heel voorzichtig zouden uitlaten, maar dat wij gewoon zouden zeggen waar het op staat. En u hebt helemaal gelijk.

De heer **Wolfson**: Uit gesprekken die wij met de sector en onafhankelijke deskundigen hebben gevoerd, kwam naar voren dat het hoogst

waarschijnlijk is dat de totale hoeveelheid geluid in de toekomst afneemt. Dat is dan de resultante van het aantal vliegbewegingen en het geluid per vliegbeweging. Daarnaast zullen ontwikkelingen in de luchtverkeersleidingstechniek mogelijkheden bieden om het geluid beter te kanaliseren. Op grond daarvan zijn wij ervan uitgegaan dat het geluidsprobleem oplosbaar moest zijn. In een kosten-batenanalyse hebben wij laten zien wat het kost om een huis af te breken om het aantal gehinderde huizen niet te laten oplopen. Het is vervolgens een politieke beslissing om daartoe over te gaan. Verder is het van groot belang om precies te weten wat er in de geluidsruimte gebeurt. Als er minder geluid is, is er echter ook minder geluid te verdelen. Het verdeelprobleem is dan alleen interessant, als het gaat om de vraag in hoeverre sommige groepen door bijvoorbeeld het verleggen van routes meer gehinderd worden dan vroeger. Om de overige ontwikkelingen te kanaliseren, moet het hele geluidslandschap in kaart gebracht worden, moet de hoeveelheid geluid teruggerekend worden om een vergelijkingsbasis te creëren en moet er een systeem ontwikkeld worden op grond waarvan op Europees vlak vergelijkingen gemaakt kunnen worden. Daar zitten allemaal verdeelvragen in die de politiek straks zal moeten beantwoorden. Ik ga ervan uit dat er een verdeelvraag onder de vergelijking zit, omdat het volume niet groter wordt. Als het volume wel groter wordt, heeft de sector een probleem, want wij hebben die ramingen voor rekening van de sector gelaten. Heb ik het nu goed begrepen dat, als in het geluidslandschap de omzetting heeft plaatsgevonden van berekende punten naar gemeten punten, minder geluid dan ook minder hinder impliceert, tenzij de hinder slechter wordt verdeeld? Dan moet trouwens wel duidelijk gemaakt worden dat er geen appels met peren vergeleken worden en dat er verantwoordelijkheid zal worden genomen voor een nieuw en mogelijk groter knelpunt dan in het verleden.

De heer **Berkhout**: Het is helemaal niet ingewikkeld. Wij moeten er echter wel voor zorgen dat wij de feiten op tafel krijgen. Daarom gaan wij bekijken hoe het geluidslandschap vanaf 1993 is veranderd. Er moet ook voor gezorgd worden dat in het nieuwe stelsel niet plotseling met andere maten wordt gemeten, waardoor er opeens veel meer of veel minder gevlogen kan worden. Dit heeft te maken met de gelijkwaardigheid. Als wij er nou maar voor zorgen dat wij met elkaar al die informatie op tafel krijgen, dan wordt het veel simpeler om het probleem aan te pakken.

De heer **Terlouw**: Dan is het een politiek probleem.

De heer **Berkhout**: Ja, maar daar hoort het ook. Wij hebben altijd gezegd dat het zowel voor de politiek als de burgers en de sector goed is om alle informatie op tafel te hebben. Wij kunnen dat allemaal zichtbaar maken en adviezen geven, maar de politiek zal vervolgens moeten aangeven waar de grenswaarden liggen. Er zijn allerlei manieren om dat te doen, maar het moet wel duidelijk zijn op welke gronden die grenswaarden zijn ingesteld. Als wij het geluidslandschap niet zichtbaar kunnen maken, zal het moeilijk zijn om uit te leggen waarom er voor een bepaalde grens is gekozen. Wij willen de problemen echter graag oplossen en daarom luisteren wij nu goed naar u. Wij vinden dat het niet ingewikkeld is en dat degenen die hierover rapporteren, terecht mogen worden aangesproken op onduidelijk taalgebruik. Ons eindoordeel is evenwel dat het zo ingewikkeld is gemaakt dat het heel lastig is om nog een beetje te kunnen volgen wat er aan de hand is.

De **voorzitter**: Hebt u misschien een advies hoe wij hier uiteindelijk toch uit kunnen komen?

De heer **Castricum**: Ons probleem is gelegen in de twijfel over de gelijkwaardigheid. De vertegenwoordigers van het NLR hebben ons gezegd dat die gelijkwaardigheid er is, maar de vertegenwoordigers van de commissie-MER zeggen dat de gelijkwaardigheid niet is aangetoond. Het lijkt mij interessant dat u die tegenstelling analyseert.

De heer **Berkhout**: Mijns inziens mag het NLR, gezien zijn opdracht, claimen dat het de sommen die het opgegeven gekregen heeft, goed gemaakt heeft. Wij vinden evenwel dat niet de goede sommen zijn gemaakt. Uit sommen die wij hebben gemaakt, blijkt glashelder dat er geen gelijkwaardigheid is. Het is alleen zo jammer dat wij de discussie daarover niet op gang hebben gekregen. Wat de commissie-MER stelt, is ook de ervaring die wij hebben opgedaan. Er is selectief uit ons rapport geplukt en onze bevindingen zijn niet goed weergegeven. Daarom hebben wij zo nu en dan wat vreemde dingen gedaan om toch maar te laten weten dat er iets verkeerd ging.

De heer **Van Luyk**: Het overgangsscenario heeft in de loop der jaren een steeds belangrijker rol gekregen in de discussie. Er is zelfs een aantal wetsartikelen aan het overgangsscenario verbonden. De discussie over gelijkwaardigheid kan dus toegespitst worden op het overgangsscenario. En daar heeft het NLR zijn inspanningen vooral op gericht. De berekeningen wijzen erop dat het scenario dat daar gekozen is, gelijkwaardig is. De commissie-MER heeft de vraag of het stelsel gelijkwaardig is, beoordeeld. In onze reactie op het MER-advies hebben wij gesteld dat bekeken moet worden of het scenario representatief is voor het stelsel. In een brief van februari aan de minister hebben wij erop gewezen dat de commissie-MER wel aangeeft dat het overgangsscenario gelijkwaardig is, maar dat daarmee nog niet is aangetoond dat het stelsel, zoals dat straks in de praktijk gaat functioneren, gelijkwaardig is. Dit is heel ingewikkeld, maar het is wel essentieel. In de brief die de minister aan de Kamer heeft geschreven over het toetsingsadvies van de commissie-MER, wordt de suggestie gewekt dat het Luchthavenverkeersbesluit bescherming beoogt voor de ernstig gehinderden. Ons is echter niet duidelijk of de grens van 45 000 gehinderden betrekking heeft op het overgangsscenario of op het stelsel, in casu het Luchthavenverkeersbesluit. Het is belangrijk om dit te weten, omdat de sector ons terecht vraagt wat er in het buitengebied gedaan moet worden.

De heer **Berkhout**: Wij hebben hier echter nog geen reactie op gehad van de minister.

De heer **Pormes**: Ligt de verwarring dan hierin besloten? In reactie op de kritiek van uw commissie op het stelsel, met name de bescherming van het buitengebied, heeft de minister gesteld dat de commissie-MER een en ander heeft onderzocht. Heeft de commissie-MER hetzelfde onderzocht wat u wilt achterhalen of is zij op basis van een andere input tot een andere conclusie gekomen? Nu heeft de minister de Tweede Kamer toegezegd dat er een aantal monitoringpunten komen en dat dit later handhavingpunten kunnen worden.

De heer **Berkhout**: Je kunt je voorstellen dat de discussie op een gegeven moment geconcentreerd wordt rond een scenario. Uiteindelijk kun je dan zeggen dat dat een goed scenario is, maar daar ging de discussie niet over. De discussie had moeten gaan over de vraag of er een goed stelsel is gekozen, maar die exercitie is nooit gemaakt. Ik ga hier nu niet in detail op in, want het NLR heeft goed gerekend. Het probleem is dat niet de goede vragen zijn gesteld.

De heer **Pormes**: Bedoelt u daarmee te zeggen dat het NLR niet het stelsel, maar een scenario onderzocht heeft?

De heer **Berkhout**: Er is een aantal scenario's aangegeven. Deze voldeden uiteraard aan de eisen die gesteld zijn. Vervolgens is bekeken wat er dan zou gebeuren in het gebied. Dat is zo gedaan dat het voor die scenario's wel klopt, maar wij kunnen zo aangeven dat die exercities niet behelzen wat de sector in werkelijkheid met de ruimte zal doen.

De **voorzitter**: Aangezien het wetsvoorstel terzake bij de Eerste Kamer voorligt, wil ik u nog de vraag voorleggen hoe wij hieruit kunnen komen. De minister heeft tot nu toe niet aangegeven dat zij bereid is tot enige wijziging.

De heer **Berkhout**: De hamvraag is hoe wij hieruit kunnen komen, zonder dat er vertragingen ontstaan. Daarvoor moeten wij de minister ervan overtuigen dat het wetsvoorstel, zoals het er nu ligt, en het voorgenomen besluit aangepast moeten worden, als uit ons vervolgonderzoek deficiënties blijken. Daarbij gaat het niet om de metingen, maar om de consequenties van het feit dat de sector echt vol gaat vliegen. Als wij van te voren zeggen dat dit alleen maar mag met handhavingspunten op de contour of dichtbij de contour, dan houden wij elkaar voor de gek. De minister moet hier echt harde uitspraken over doen en niet alleen maar zeggen dat zij iets van plan is.

De heer **Castricum**: Hoeveel tijd hebt u nodig voor zo'n onderzoek?

De heer **Berkhout**: Wij hebben dit soort adviezen al lang willen geven. Mits het zinvol is, kunnen wij komend jaar een volledig advies geven over hoe het stelsel eruit moet komen te zien. Dan gaan wij al die exercities doen en de goede sommen maken om ervoor te zorgen dat de betekenis van het nieuwe stelsel voor ruimte en bescherming duidelijk wordt.

De **voorzitter**: U zegt in feite dat het voorliggende wetsvoorstel en het besluit onvoldoende zijn. Wat betekent dit in concreto? Moeten wij het wetsvoorstel niet behandelen, totdat er duidelijkheid is over wat er gaat gebeuren?

De heer **Berkhout**: Gezien het tijdsbestek en de situatie waarin wij zitten, zou aan de minister gevraagd moeten worden om nu hard te maken dat, als er deficiënties worden aangetoond, zowel de wet als het besluit zullen worden gewijzigd.

De heer **Castricum**: Dan zouden wij dus toch kunnen beginnen met de behandeling.

De heer **Van den Berg**: Ons dilemma is dat de minister in haar demissionaire status moeilijk dit soort toezeggingen kan doen.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water**: Mijnheer Berkhout, in ons laatste gesprek hebt u aangegeven dat het voor uw commissie ging om het aantal handhavingspunten op of rond de contour en de vraag of die punten ook daarbuiten mochten liggen. Inmiddels heeft de minister in de memorie van antwoord aangegeven dat er in het buitengebied gemonitord zal worden en dat u mag aangeven waar en hoe. Bovendien heeft de minister niet gesteld dat het handhavingspunten kunnen worden in 2005, maar dat het dan echt handhavingspunten zullen worden. Daarmee is dit probleem voor mijn gevoel in belangrijke mate opgelost, maar ik herken dat niet in wat u vandaag hebt gezegd.

De heer **Berkhout**: De minister heeft ons diverse malen zwart op wit beloofd dat er het een en ander zou gebeuren. Ik kan alleen maar uit mijn ervaring spreken, maar het kan zijn dat hetgeen er nu ligt, u voldoende vertrouwen geeft dat, als wij in ons onderzoek aantonen dat er wel degelijk wijzigingen moeten worden aangebracht, dit ook zal gebeuren. Wij hebben altijd gezegd dat er niet te veel details in de wet moeten worden opgenomen. Daarom vinden wij het onbegrijpelijk dat nu in de wet staat dat de handhavingspunten en het TVG rond de 35 Ke-contour moeten liggen. Als blijkt dat het anders moet, zal een wetswijziging dan namelijk onvermijdelijk zijn. De sector zegt natuurlijk terecht dat in de wet 35 Ke staat en dat de commissie-Berkhout dus realistisch moet blijven. Wij willen echter iets goeds, zowel voor de sector als op het punt van de bescherming. Daarom vraag ik mij af wat erop tegen is om van de minister te vragen, te garanderen dat, als ons onderzoek aantoont dat er deficiënties zijn, de wet en het besluit aan te passen.

De heer **Pormes**: Wij hebben de minister gevraagd of het niet breder kan dan de 35 Ke-contour, maar zij heeft gezegd dat dit niet kan. Zij heeft hier alleen haar toezegging aan de Tweede Kamer herhaald dat zij het aantal monitoringpunten wil uitbreiden en dat die monitoringpunten automatisch handhavingspunten zullen worden in 2005. Wij moeten dus kritisch bekijken wat voor antwoorden wij op onze vragen krijgen.

De heer **Terlouw**: De minister zou een novelle moeten toezeggen waarmee zij de 29 handhavingspunten rond de contour uit de wet verwijdert, en moeten bevestigen dat de eisen in het uitvoeringsbesluit worden aangepast, als er deficiënties worden aangetoond.

De heer **Berkhout**: Het is vooral belangrijk om de evaluatiecriteria vast te stellen. Als niet duidelijk wordt gemaakt dat de wet en het besluit aangepast worden, wanneer niet aan de criteria wordt voldaan, kan de commissie haar werk ook niet goed doen.

De heer **Van Luyk**: Het laatste is van groot belang voor het succesvol kunnen functioneren van de commissie in haar verdere adviestaak. Als niet duidelijk is waar deficiënties straks aan getoetst moeten worden, dan is het succes van ons advieswerk ook onzeker. Er is gesuggereerd dat er straks weer getoetst wordt aan de PKB, maar dat ligt niet voldoende helder vast.

De **voorzitter**: Wat u hier zegt, mijnheer Berkhout, hebt u ook diverse malen aan de minister en haar departement voorgelegd. Tot nu toe is men echter niet bereid geweest om daarop in te gaan, wat een probleem is voor uw commissie.

De heer **Berkhout**: Ja.

De heer **Wolfson**: U stelt terecht dat u bij uw opdracht de handen vrij moet hebben om een goed meetsysteem te ontwikkelen en het geluidslandschap in kaart te brengen, opdat daar bij de ontwikkeling van het beleid gebruik van gemaakt kan worden. Ik wil u nog deelgenoot maken van het feit dat wij ons in de EER-commissie gerealiseerd hebben dat er bij harde westenwind een aantal dagen per jaar over Amsterdam gevlogen moet worden en dat dit een grotere geluidsbelasting tot een gevolg heeft dan noord-zuidvluchten. Aangezien dit in een berekend model zichtbaar gemaakt kan worden, hebben wij gesteld dat voor die omstandigheden ook de mogelijkheid van uitplaatsing naar een oost-westbaan moet worden bekeken, bijvoorbeeld bij Rotterdam of Lelystad. Wij hebben dit dan ook aanbevolen als onderwerp voor de kosten-batenanalyse, ook omdat het nog mogelijk is om bij die lucht-



havens een HSL-station aan te leggen. Het was in ieder geval duidelijk dat dit aanzienlijk goedkoper zou zijn dan het verplaatsen van Schiphol. Kunt u deze opties meenemen in uw berekeningen, opdat wij in onze gesprekken met de minister kunnen aantonen dat er wellicht een betere oplossing is voor het oost-westverkeer?

De heer **Berkhout**: De resultaten die met rekenprogramma's worden behaald, geven goed aan wat er aan de hand is. Het is evenwel rekenen en meten. Wij kunnen oplossingen zoals u die aangeeft, natuurlijk meenemen als optie, maar het is uiteindelijk de sector die binnen de randvoorwaarden zal moeten opereren en oplossingen zal moeten vinden om daaraan te voldoen. Daarom ben ik ervoor om zo min mogelijk details in te vullen.

De heer **Bierman**: Ik wil nog even doorgaan op de tijds-klem. U moet het geluidslandschap nog in kaart brengen, maar ondertussen wordt de vijfde baan operationeel, zij het met enige vertraging. Is het mogelijk om binnen een jaar over concepten te beschikken waarmee wij de minister kunnen overtuigen? Wij kunnen de minister wel zeggen wat u hier heeft verteld, maar zij wil daar natuurlijk een onderbouwing van.

De heer **Berkhout**: Wij hebben met z'n allen de plicht om ervoor te zorgen dat wij in 2005 niet dezelfde situatie hebben als wij nu hebben. Dat kan alleen maar, als er nu glasheldere afspraken worden gemaakt. Wij zijn bereid, zeker als daar voldoende prioriteit aan wordt gegeven, om die zaken zo snel mogelijk op tafel te krijgen. Ik had een en ander al op tafel willen hebben, toen wij hier de vorige keer met elkaar over spraken. Als alles op tafel ligt, kun je zo zien hoe het in 1993 in Amsterdam is gegaan. Het interessante is dat het wel eens heel gunstig zou kunnen uitvallen voor een aantal punten. Aan het aspect hinder zit namelijk ook een heel suggestieve kant. Als aan een nader onderzoek van ons echt prioriteit wordt gegeven, zullen wij ervoor moeten zorgen dat die informatie zo snel mogelijk boven tafel komt. Wij zijn hiernaar toe gekomen om duidelijk te maken dat wij er met elkaar voor moeten zorgen dat er geen vertraging ontstaat en dat wij in 2005 niet in dezelfde ellende komen te zitten.

De heer **Bierman**: Ik mag dus concluderen dat, als wij daartoe een verzoek aan de minister doen, uw onderzoek nog binnen de ons resterende zittingsperiode op tafel kan liggen.

De heer **Berkhout**: Dan zullen wij keihard aan de gang gaan.

De **voorzitter**: Ik dank u beiden voor uw inbreng.

Sluiting 12.20 uur.

**Gesprek** tussen de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer en de heer **J. Franssen (Stichting Natuur en Milieu)** op 14 mei 2002 in het gebouw van de Eerste Kamer.

Aanwezig zijn: De heer Baarda (CDA, voorzitter), de heer Bierman (OSF), mevrouw Bierman-Beukema toe Water (VVD), de heer Terlouw (D66), de heer Van den Berg (CU/SGP), de heer Lemstra (CDA), de heer Wolfson (PvdA), de heer Castricum (PvdA), de heer Pormes (GroenLinks) en de heer Nieuwenhuizen (griffier).

De **voorzitter**: Wij hebben van u al ontvangen een commentaar op nadere memorie van antwoord en ik geef u graag de gelegenheid aan te geven hoe de stichting op dit moment tegen de stand van zaken aankijkt.

De heer **Franssen**: Ik zal een aanvullende notitie uitdelen van onze opvattingen en kanttekeningen en aan de hand daarvan mijn verhaal opbouwen.

Onze stichting heeft al in diverse stadia van de procedure haar opvattingen kenbaar gemaakt, waarbij ik wijs op onze notitie van 27 november jl. aan deze commissie. Nadien zijn er nog diverse stukken van de minister gekomen, waaronder die nadere memorie van antwoord. Ik heb geprobeerd na te gaan wat de minister iedere keer naar voren brengt, maar het blijven zo ongeveer dezelfde punten. Het komt erop neer dat de notitie die ik zojuist ronddeelde het meest duidelijk maakt welke problemen wij zien, al beperk ik mij daarin met name tot geluid, omdat het mij niet mogelijk was alle andere zaken verder uit te werken. Wel heb ik geprobeerd een onderscheid te maken tussen zaken die zodanig in de wet zijn vastgelegd dat er wetswijziging nodig is, bijvoorbeeld een novelle, om tegemoet te komen aan de onder andere door ons gesignaleerde tekortkomingen en zaken, met name op normniveau, waaraan volgens mij al tegemoet kan worden gekomen op basis van de huidige wettekst. Op het punt van de normen is de tekst zodanig ruim geformuleerd dat er ook iets anders onder kan worden verstaan dan hetgeen de minister stelt. Van ambtenaren van VROM heb ik begrepen dat het ook niet voor niets zo ruim geformuleerd is. Bij het opstellen van het wetsvoorstel wilde Verkeer en Waterstaat weinig handhavingspunten, maar VROM 100 of zelfs nog meer. Die ruimte is derhalve geboden.

Het geluidsnormenstelsel krijgt in de ontwerpbesluiten terecht de meeste aandacht. Het gaat daarbij voortdurend om de grootte van het gebied waarin de handhavingspunten moeten liggen en het aantal. In 2000 heeft de Stichting Natuur en Milieu op haar site al aangegeven waar naar haar idee de handhavingspunten zouden moeten liggen als wordt afgezien van een geluidszone. Op zich kan je daarvan afstappen mits ervoor wordt gezorgd dat de daardoor wegvallende bescherming wordt opgevangen door een andere bescherming in de vorm van andere handhavingspunten. Enkele maanden geleden heb ik dat opnieuw bezien en elke keer kom ik toch op ten minste 300 handhavingspunten uit. Elke woonwijk is immers weer iets anders gesitueerd ten opzichte van de vliegroutes, dus moet elke woonwijk een aparte bescherming krijgen. Het is van belang om elk handhavingspunt twee grenswaarden te geven, zowel een voor de nacht als een voor het etmaal, de Lden. Ik kan de minister echt niet volgen als zij zegt dat zij ergens voor het oostbaantje een handhavingspunt neerzet met alleen maar een norm voor de dag. Ten slotte wordt er af en toe toch ook 's nachts op dat baantje gevlogen, of er moet keihard in het besluit staan dat dit verboden is.

Het zgn. punt K in Aalsmeer is een heel speciaal punt en in 1995 door de Tweede Kamer opgevoerd in de PKB en later in de aanwijzing, omdat daar een zeer hoge geluidsbelasting dreigde te komen. Op dit moment is het vliegverkeer al het twee- à drievoudige van dat in 1990. De grootste groei vindt nu juist op die baan plaats, ook in het vijfbanenstelsel. Zo'n 7 jaar

geleden dacht ook ik dat je bij vijf banen die 5P-baan, de Aalsmeerbaan, niet meer zo nodig was, maar is toch wel heel anders uitpakkt. Omdat ook de Tweede Kamer daarachter kwam, heeft zij de bescherming op dat punt bepaald op 49 Ke, terwijl dat toch al een forse toename was ten opzichte van 1990, en gesteld dat het in ieder geval geen 52 Ke mocht worden, zoals het volgens de berekeningen zou kunnen worden. In de notitie die ik u enkele weken geleden heb doen toekomen, heb ik de coördinaten opgenomen van punt 26 dat volgens de minister punt K wel zal opvangen en ook de coördinaten van punt K en daaruit blijkt dat ze 600 meter uit elkaar liggen! Ten opzichte van de vliegroutes is dat een geweldige verandering waardoor heel veel bescherming wegvalt. Het is prima als de minister een systeem wil met alle handhavingspunten in of aan de rand van woongebieden, maar dan kan op 100 meter afstand van K een handhavingspunt liggen en hoeft dat niet op 600 meter te zijn. Als het zo ongeveer 100 meter is, is de bescherming wel zo ongeveer gelijkwaardig.

De grenswaarden van Lden en Lnight moeten met het juiste scenario worden uitgerekend, maar uit onze verschilberekening van enkele maanden geleden blijkt dat er meer woonwijken zijn met een toename van het geluid, dan woonwijken met een afname van het geluid. Dat kan ik niet gelijkwaardig noemen, want per saldo zal de situatie vergelijkbaar moeten zijn met die ten tijde van de aanwijzing. Verschuivingen zullen altijd optreden als er iets aan het routestelsel verandert, maar per saldo moet de situatie gelijk blijven. Het verschil is moeilijk exact aan te geven, want er is nog steeds geen rekenmethode om het aantal ernstig gehinderden in Lden- en Lnight-termen te berekenen. Het is overigens vreemd dat die er nog niet is, want dat zou een belangrijk instrument zijn geweest voor de MER, maar het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft nooit opdracht gegeven om dat te maken. Ik heb dat bij VROM aangekaart en men was het daar met mij eens dat dit niet kon, dus waarschijnlijk zal het er binnenkort wel zijn, zodat het bij de aanvullende MER wel gebruikt zou kunnen worden. Als je als standaard neemt dat het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaapgestoorden met het nieuwe normenstelsel vergeleken met het normenstelsel van de aanwijzing uit 1996 voor het vijfbanenstelsel gelijk moet blijven, dan denk ik dat met name het aantal vliegbewegingen tussen 06.00 uur en 07.00 uur sterk zal moeten worden teruggedrongen. Gedurende de nacht is er nog veel meer ingepropt, zodat het dan nog sterker zal moeten worden teruggedrongen. Daarvan moet een berekening worden gemaakt, want het wil niet zeggen dat er straks daadwerkelijk veel minder gevlogen zal worden tussen 06.00 en 07.00 uur. Als er dan minder vliegtuigen zijn, krijg je strengere normen op die handhavingspunten die wel gelijkwaardig zijn met de aanwijzing. Als men dan vindt dat er te weinig tussen 06.00 en 07.00 gevlogen kan worden, kan dat wel meer als men dan maar nog restrictiever is in het soort vliegtuigen dat men 's nachts toelaat, met name waar het gaat om het lawaai ervan. Dan kan er meer vliegverkeer komen zonder ernstige hinder. In de wet staat dat er een scenario moet worden gebruikt voor de berekening van de grenswaarden dat door de sector kan worden aangegeven, maar vervolgens wel aan bepaalde criteria moet voldoen, zoals de 10 000 woningen. Als de minister via Lden wil toetsen of het scenario niet te veel afwijkt, kan dat natuurlijk nog worden bijgesteld. Het scenario ruimte zit volgens mij dus al in de wet.

Nieuw te bouwen woonwijken mochten gebouwd worden tot de zgn. vrijwaringszone, de 30 Ke-contour, waarvan overigens iedereen erkent dat dan nog steeds woonwijken worden gebouwd die behoorlijk wat hinder zullen ondervinden. Toch is daartoe uiteindelijk besloten omdat er anders te weinig ruimte voor woningbouw zou zijn. Waar je in het verleden die woonwijken hebt toegestaan, mag je nu niet ineens in plaats van 30 35 Ke toelaten. Toch doet de minister dat als zij spreekt over een vrijwaringszone van 58 dB Lden, want dat komt overeen met 35 à 38 Ke. Zij zou moeten

uitgaan van het equivalent van 30 Ke, dat wil zeggen dat voor alle woonwijken die recent gebouwd zijn of in de planning staan buiten de tot nu toe gehanteerde vrijwaringszone maximaal 53 dB Lden geldt. De TVG-grens (totaal volume geluid) is een belangrijke grens omdat het volume van het vliegverkeer wegvalt. Dat moet dan op een andere manier in de hand worden gehouden. Op zich is het wel een logischer eenheid, want met een volume in vliegverkeer wordt niet beloond als de vliegtuigen veel stiller zijn. Met stillere vliegtuigen en een TVG-grens kan meer vliegverkeer worden afgewikkeld. Met het hanteren van deze grens kan de stichting zeker instemmen, maar er moet wel voor worden gezorgd dat daarmee de werkelijkheid wordt gedekt. Wat dit betreft hebben wij wel een probleem met de zgn. TVG-kassa die de minister voorstelt, want die weerspiegelt de werkelijkheid ons inziens geenszins, hetgeen ook blijkt uit metingen die Omegam op diverse plekken heeft uitgevoerd, zoals in Beverwijk, Buitenveldert en Assendelft. Vooral op zo'n 20 à 30 km afstand van Schiphol blijkt de geluidsbelasting behoorlijk veel groter te zijn dan wordt berekend. Die berekeningen kunnen fout zijn, maar het kan ook betekenen dat er in de praktijk meer wordt gevlogen of de vliegtuigen daar meer power zetten dan in de berekeningen wordt aangenomen. Deze grens is ook belangrijk omdat niet alleen woongebieden moeten worden beschermd, maar ook natuur- en recreatiegebieden. Wat dit betreft vind ik dat de Commissie MER iets te kort door de bocht gaat met haar wens van een TVG die de hinder goed weerspiegelt. Dat is slechts één aspect, want er moet ook voor worden gezorgd dat de geluidsbelasting in de natuur- en recreatiegebieden daarmee in de hand kan worden gehouden.

Net zoals uit de verslagen van de commissie geluidhinder Schiphol blijkt, hebben wijzelf ook jaar op jaar een uitdijende geluidvlek van Schiphol geconstateerd. De geluiddeken dreigt nu nog groter te worden. De TVG kan een belangrijke rol spelen om dat te voorkomen. Als men niet wil dat de gehele Randstad wordt geconfronteerd met veel lawaai, lijkt ons er niet aan te ontkomen om stilte-eilanden aan te wijzen, gebieden waar alle geluidsbronnen worden geweerd, dus ook het grote luchtverkeer. Hiermee willen wij niet zeggen dat alle stiltegebieden stilte-eilanden moeten of kunnen worden – bij sommige kan dat sowieso niet vanwege het verloop van de vliegroutes – maar het moet in ieder geval zeker zijn dat als men daar naar toe gaat, geen verstoring van vliegverkeer zal optreden. Als dat zo is, accepteert men ook veel gemakkelijker dat men in stiltegebieden wel eens wat hinder van het vliegverkeer kan ondervinden.

Die stilte-eilanden kunnen gemakkelijk worden gevonden als de vliegroutes, inclusief de vijfde baan, hier en daar ietwat worden verschoven tot gebundelde vliegroutes. Als voorbeeld heb ik een kaartje gemaakt dat ik uw commissie straks zal overhandigen en waarop is aangegeven waar naar onze mening die stilte-eilanden zouden kunnen komen. Ik heb dit kaartje gemaakt op basis van de kennis die ik heb op verschillende punten, maar zou graag zien dat daar nog eens door echte deskundigen naar wordt gekeken.

In het Inrichtingsbesluit en het Verkeersbesluit worden de luchtverkeerswegen vastgelegd. Als je nu al ziet dat er geen behoorlijke afweging heeft plaatsgevonden en niet het aspect van stilte-eilanden erbij is betrokken, dan wordt er iets vastgelegd dat je bij wijze van spreken morgen al weer zou willen gaan veranderen. Daarom brengen wij het graag al in dit stadium naar voren.

Wij vinden het belangrijk dat alle normen van de handhavingpunten en de TVG elke maand voortschrijdend worden gehandhaafd. Wij begrijpen niet goed dat de minister dat te streng vindt en zegt dat er dan problemen kunnen ontstaan in een zeer drukke maand of een maand met bijzonder slecht weer. Het kenmerk van een voortschrijdende handhaving is toch dat er wordt gehandhaafd op basis van een gemiddelde over de laatste twaalf maanden en dan zitten er altijd maanden in met zeer druk verkeer of zeer

slecht weer. De ervaring van de laatste jaren is nu juist dat die maandelijks toetsing essentieel is. In de wet is zelfs de mogelijkheid ingebracht voor de minister om bij dreigende overschrijdingen in te kunnen grijpen. Die wordt nu geschrappt, maar daar moet dan wel iets voor in de plaats komen. Dat zou die voortschrijdende handhaving kunnen zijn, zoals die in 1992 ook in het PASO is beloofd. Je kunt zo erg goed de vinger aan de pols houden en je kunt het boetesysteem zodanig maken dat er eerst waarschuwend, maar bij recidive steeds zwaarder wordt opgetreden. De minister blijft bij een vlieghoogte van 1 km op 40 km afstand, terwijl de Tweede Kamer bij motie en ook de provincies pleiten voor 2 km. Ik snap niet waarom de minister bij die 1 km blijft, want ook bij Heathrow en Frankfurt wordt volgens die zgn. omgekeerde bruidstaart gevlogen. Ik vind het ook erg vervelend dat er door de NVNL niet wordt meegedacht en ook krijg ik steeds meer aanwijzingen dat daar wellicht de deskundigheid ontbreekt om dit goed uit te werken. Zit er bij de NVNL weinig deskundigheid, bij de DGL zit bijzonder weinig deskundigheid. Uit de Handhavingsdienst luchtvaart heb ik signalen gekregen dat men zich daar ook zorgen maakt over de deskundigheid bij de DGL en de NVNL. Het wordt dan wel erg moeilijk om iets te ontwerpen dat afwijkt van vroeger. Alle punten die ik heb genoemd, zijn volgens mij mogelijk op basis van de huidige wettekst.

De **voorzitter**: Inclusief de handhavingspunten? U pleit niet voor een geluidslandschap zoals de commissie-Berkhout?

De heer **Franssen**: Dat is hetzelfde. Het geluidslandschap wordt vastgelegd door de handhavingspunten in alle woongebieden. Buiten de woongebieden kan men vliegen zo men wil en dat biedt de luchtvaart extra flexibiliteit, bijvoorbeeld bij de vijfde baan.

De **voorzitter**: Dat kan dus niet op grond van de wet, want daarin worden handhavingspunten gebonden aan de 35 Ke-contour.

De heer **Franssen**: Er staat dat de handhavingspunten gesitueerd moeten worden uitgaande van de 35 Ke-contour, maar dat «uitgaande van» ligt dus open. Ook volgens de desbetreffende ambtenaren kan dat op verschillende manieren worden geïnterpreteerd. Overigens, op dit moment liggen alle handhavingspunten van de zone buiten de zone. In onze eerdere notitie heb ik al aangegeven dat zo'n 10% van de handhavingspunten een geluidsnorm heeft tussen de 26 en 30 Ke, dus veel lager dan die 35 Ke. Het was dus al gebruikelijk. Je kunt die handhavingspunten dus ook in een band rondom die Ke-contour leggen. Het gaat er dan om of de minister het goed vindt dat dit tot de 20 Ke gebeurt op alle plekken die nogal kritisch liggen ten opzichte van vliegcorridors. Als dat het geval is, kunnen de handhavingspunten op basis van de huidige wettekst in dat gehele geluidslandschap in de woongebieden komen.

De heer **Pornes**: Als je het oprekt naar de buitengebieden, is er dan nog wel sprake van gelijkwaardigheid?

De heer **Franssen**: Ja, want er was een zone waarin ook in de middle of nowhere de geluidsbelasting voor de hele contour helemaal werd vastgelegd. Dat gaf een schaduwwerking achter de zone hetgeen betekent dat in er de woongebieden erachter een veel lager geluidsniveau was dan die 35 Ke. Als je in die zoneopeningen maakt, moet je ervoor zorgen dat het effect van die schaduwwerking wordt opgevangen door handhavingspunten erachter neer te zetten, maar op hetzelfde niveau als dat wat je met de aanwijzing zou hebben bereikt als gevolg van die schaduwwerking. Dat nu is het geval en dat biedt in ieder geval de luchtvaart meer

flexibiliteit dan bij een zone, want met name bij de Kaagbaan en bij de vijfde baan zijn er dan veel grotere gebieden zonder handhavingpunten.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water**: Is die «meer flexibiliteit» niet in tegenspraak met wat u eerder zei toen u sprak over de stilte-eilanden en zei dat gebruik zou moeten worden gemaakt van gebundelde routes? Ben je door die gebundelde routes niet je flexibiliteit kwijt?

De heer **Franssen**: Dat zou kunnen als je de stilte-eilanden op de verkeerde plaats legt, maar op het kaartje dat ik u net heb gegeven, liggen ze allemaal zodanig ten opzichte van woongebieden dat die in de schaduw liggen van het stilte-eiland of dat eiland in de schaduw van de woongebieden. Nu wordt er bijvoorbeeld behoorlijk massaal over de duingebieden heen gevlogen, terwijl het eigenlijk alleen maar nodig is om bij IJmuiden, of ten noorden van Katwijk, of ergens boven Castricum over de duinen heen naar het binnenland te vliegen. Elders hoeft men niet over de duinen te vliegen. Dat wordt nu wel gedaan, maar die route kan ook overzee gaan. Ik heb ook een route 5 km uit de kust op de kaart getekend. Zo worden alle duingebieden tussen de kustlijn en de woongebieden gevrijwaard van vliegverkeer en worden zo daadwerkelijk stilte-eiland.

De heer **Wolfson**: Ik vind het erg interessant dat u in uw verhaal zoveel de nadruk legt op flexibiliteit en ook ik wil graag verder met u meedenken over die stiltegebieden. Net gaf u eigenlijk al aan dat je vliegers niet aan een touwtje hebt. Je zou graag zien dat ze bepaalde corridors volgen, maar om hun moverende of niet moverende redenen doen ze dat niet. Dat kun je niet eindeloos met sancties proberen te veranderen. In het kader van de voorbereiding van de economische effectrapportage heb ik gesprekken gevoerd met vliegtuigbouwers, bijvoorbeeld op de TU Delft. Daar heb ik gehoord dat wij naar verwachting over X jaar – ik ben wat voorzichtig, maar men sprak volgens mij over zo'n 10 jaar – zo ver zijn dat vliegtuigen helemaal van de grond kunnen worden bestuurd via computermodellen en dat dit zelfs buitengewoon wenselijk zou zijn omdat dit de veiligheid aanzienlijk zou verhogen. De piloot kijkt dan alleen nog maar of alles wel klopt en alles wel werkt. Gecombineerd met nieuwe technieken van luchtverkeersleiding e.d. zouden dergelijk stiltegebieden, mits goed gesitueerd, wel kunnen worden gehandhaafd, omdat je dan niet meer afhankelijk bent van de piloot die misschien toch wat slordig vliegt. Is de technologie volgens u straks wel beschikbaar maar zal moeten worden afgewacht in hoeverre Nederland bij de invoering ervan het voortouw kan nemen? Als wij iets zouden kunnen bedenken om daarvan een toekomstbeeld te maken waarin de feitelijke hinder dramatisch zou kunnen worden verminderd, zouden wij u daarmee dan kunnen bedienen of durft u uw beleid daar nog niet op te bouwen?

De heer **Franssen**: Er wordt al heel wat jaren over die free flight techniek gesproken. Ik heb de indruk dat de ontwikkeling ervan wel vordert, maar 10 jaar lijkt mij wel zeer optimistisch. Ik heb het idee dat men zelfs nog niet weet welke nieuwe problemen men weer gaat tegenkomen. Ik ga er vooralsnog maar niet van uit dat dit iets is dat voor de eerstkomende 10 tot 20 jaar een oplossing kan bieden. Het zou het wel gemakkelijker kunnen maken, maar het is volgens mij niet noodzakelijk om meer via gebundelde routes te vliegen. Natuurlijk moet de bundeling dan niet zo smal worden gemaakt dat men er moeilijk binnen kan blijven. Zelf ben ik uitgegaan van een bundel van 2 km breed, maar er net even buiten zal er ongetwijfeld dan ook nog wel eens eentje vliegen. Je moet ervoor zorgen dat de stilte-eilanden zo ver weg liggen dat je daar dan niet direct hinder krijgt. De afstand tussen de centrale route en zo'n stilte-eiland moet dan ook al snel drie, vier, het liefst vijf km zijn. Dat kan nu al met de huidige technologie.

De heer **Wolfson**: Eigenlijk was mijn hypothese dat de handhavingsmogelijkheden die daarmee samenhangen opwegen tegen de volumegroei. Dat zou een interessant scenario zijn.

De heer **Franssen**: Het is de vraag of men met kleinere separaties kan gaan werken, de afstand die vliegtuigen van elkaar moeten houden om het veilig te houden. In Europa is die recent verlaagd over de grote afstand, maar dat kleinere hoogteverschil hadden wij in Nederland, maar ook in Engeland en bij Frankfurt al langer. Het is de vraag of je met die free flight technologie dat hoogteverschil nog kleiner kan maken. Als dat veilig kan, zou het mogelijk zijn om met meer vliegverkeer dezelfde hinder te veroorzaken. Of het veilig kan, durf ik absoluut niet te zeggen.

De heer **Terlouw**: Als piloten zich niet houden aan de opgegeven stijgsnelheid, route, hoeveelheid gas, e.d. dan kun je daar volgens mij alleen maar achterkomen door te meten en niet alleen maar te rekenen. Mijn hoop is dan ook gevestigd op meetmethodes die er nog lang niet zijn. De heer Berkhout zei ons vanmorgen dat de computer heel gemakkelijk kan «noise mappen», op elk punt voor elk gewenst moment bij iedere input uitrekenen hoe hoog het geluid was, geïntegreerd over dag en over nacht. U neemt genoeg met zo'n 29 punten met als uitgangspunt de 35 Ke, maar zou u er niet voor zijn als voor elk punt constant de geluidsbelasting werd berekend?

De heer **Franssen**: Je moet onderscheid maken tussen monitoring – rekenen en of meten – en handhaven. Als je voor elk punt dat de computer iedere keer doorrekent een grenswaarde gaat vaststellen en ook moet handhaven, dan lijkt mij dat niet alleen ondoenlijk, maar ook de essentie niet te zijn. De essentie is dat elke woonwijk met een eigen eigenheid een eigen handhavingspunt met grenswaarden heeft. Overigens denk ik niet aan 29 punten. U was er even niet, maar ik heb gezegd dat ook een tweede inventarisatie van de preciaire plaatsen van een woonwijk in de vorm van extra geluidsbelasting, waarvoor dus ook een handhavingspunt nodig is, weer uitkomt op 300 à 400 handhavingspunten. Het zal niet met veel minder kunnen, maar dan heb je wel alle kwetsbare delen van woonwijken van een beschermingspunt voorzien met twee grenswaarden van Lden en Lnight. Het lijkt mij dan niet zinvol om alle andere punten in die woonwijk ook nog eens van grenswaarden te voorzien. Een andere mogelijkheid zou kunnen zijn geen gemiddelde grenswaarde van de 50 rekenpunten van een woonwijk, maar dat lijkt mij nog ingewikkelder in de perceptie van de «gewone» mensen, zodat je het wellicht beter kunt beperken tot één gelokaliseerd handhavingspunt per woonwijk en per woonkern.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water**: Tot nu toe meten wij geluid niet, maar volgens mij wordt wel elke vliegroute als individuele vliegroute geregistreerd. Wij weten precies hoe een bepaald vliegtuig gevlogen heeft en dat wordt straks ook qua hoogte voorgeschreven. Als er een overtreding plaatsvindt, kan daarop direct worden gereageerd. Daar wordt dus niet alleen een theoretische, maar ook een feitelijke werkelijkheid vastgelegd en wordt er ook op gereageerd.

De heer **Franssen**: Inderdaad, en het is goed dat u dat even naar voren brengt, wat de fanomos-gegevens die wij nu ook al hebben, kunnen inderdaad gebruikt gaan worden om te handhaven. Ik weet niet hoe of dat nauwkeurig genoeg kan om dat bij de rechter overeind te houden, maar het zal volgens mij wel redelijk nauwkeurig kunnen. Wel zal men het over een groter gebied moeten doen, want nu eindigt het ergens bij Gouda, en in ieder geval die twee kilometer hoogte moeten gaan controleren, want op grotere afstand liggen er immers geen handhavingspunten meer.

De minister wijst bij haar afwijzing van de 2 km minimumvlieghoogte steeds op de vliegtuigen die zo slecht kunnen stijgen, maar dergelijke vliegtuigen kun je toch verplichten om de route over zee te pakken? Ik vind dat dan ook een heel zwak verweer, te meer omdat zij toegeeft dat het grootste deel van de vliegtuigen al binnen 25 km op 2 km hoogte kan zitten.

Over de normen externe veiligheid hoef ik niet zoveel meer te zeggen. Wat betreft het individueel risico kunnen wij wel met de regeling leven, maar daarmee wordt alleen maar een beperkt gebied beschermd. Het komt erop neer dat in gebieden met een hoog risico niet te veel mensen mogen wonen. Enerzijds moet je het risico in de hand houden en anderzijds ervoor zorgen dat er niet meer gebouwd wordt. Daarmee heb je echter het risicoprobleem van Schiphol niet in de hand, want dat is in feite het risico dat er een vliegtuig op een woongebied, een kantoortoren, het Ajax-stadion of het AMC valt. Dat wordt allemaal meegenomen in het zgn. groepsrisico; de kans dat er daadwerkelijk een ongeval plaatsvindt in een kwetsbaar gebied. Als er in 2005 een statisch causaal model is, zal de minister een norm gelijkwaardig aan die van 1990 stellen, maar die norm is er nog niet. Je kunt niet zomaar doorgaan en doen alsof er niets aan de hand is. Als in 2003 na de opening van de vijfde baan het risico fors minder wordt, want die levert een zeer lage bijdrage aan het groepsrisico, moet het volgens mij ook mogelijk zijn om vanaf dat moment met het thans in de wet opgenomen model het groepsrisico op het niveau van 1990 te handhaven. Dan nog is het risico 100 à 200 keer zo groot als dat wat wij bijvoorbeeld Shell en DSM toestaan. Het is dus een heel griezelig hoog risico, maar als dat zo is afgesproken, moet dat wel worden nageleefd. In de wet staat dat er vanaf 2005 een statische causaal model moet zijn, maar niet dat deze norm vanaf 2003 niet met het bestaande model kan of mag worden gehandhaafd.

In de wet noch in de voorliggende ontwerpbesluiten is iets over stank opgenomen, terwijl niemand kan voorspellen hoe groot dat probleem straks zal worden en de minister voortdurend het beeld schetst dat het wel eens behoorlijk zal zijn en zegt dat zij daarom ook niet aan het standstill-beginsel kan voldoen. Er moet dan in ieder geval een aangrijpingspunt in het besluit zijn opgenomen. Ik vraag mij af of dat op basis van de huidige wettekst kan, want daarin wordt niet over stank gesproken, maar over luchtvervuiling in termen van emissie.

In de wet zijn relatieve plafonds van luchtvervuiling vastgelegd; de luchtvervuiling per ton vliegtuigpassage. Op zich zou je wel iets met deze benadering kunnen, maar het is wel een open-eindebenadering. Als je meer vliegbewegingen en grotere vliegtuigen krijgt, kan de hoeveelheid luchtvervuiling enorm oplopen. Als wij alle industrie, alle huishoudens en al het verkeer reductietaakstellingen opleggen – de hoeveelheid NOx moet met 50% in vergelijking met 1990 zijn verminderd en in 2015 zelfs met 80% – dan kun je dat voor de luchtvaartsector toch niet helemaal openlaten? Die open-einderegeling vind ik heel onbevredigend maar kan jammer genoeg niet binnen de huidige wet worden veranderd.

De heer **Terlouw**: Is dat niet eerder een eis die je aan de vliegtuigindustrie of voor mijn part het luchtvaartbedrijf moet stellen dan aan een luchthaven?

De heer **Franssen**: De eisen die je aan een luchthaven stelt, zijn eisen die de luchthaven weer door moet vertalen aan de gebruikers ervan. De luchthaven moet er dan voor zorgen dat maatschappijen niet met lawaaierige vliegtuigen komen, want anders wordt binnen de kortste keren de geluidsnorm overschreden. Dat doen wij nu al voor lawaai en dat zouden wij voor luchtvervuiling ook kunnen doen. Als dergelijke eisen in een besluit worden opgenomen, zal de luchthaven een instrument



ontwikkelen, bijvoorbeeld landingsrechten die afhankelijk zijn van de mate van vervuiling van het desbetreffende vliegtuig.

De heer **Terlouw**: Het ligt een beetje anders. Als een vliegtuig uitwijkt naar een andere luchthaven maakt dat niet uit, want die CO<sub>2</sub> ruik je niet. Het gaat om het totale pakket per land of werelddeel en niet per luchthaven. Dat is anders dan met geluid waar mensen last van hebben.

De heer **Franssen**: Ja, maar dan kun je ook zeggen dat de ellende ergens anders terechtkomt. Je ziet nu al dat die lawaaierige vliegtuigen uitwijken naar derdewereldlanden en er zelfs aan verkocht worden. Ik vind dat zeer ongewenst omdat de derdewereld zo behoorlijk in de knel komt te zitten, want op steeds meer vliegvelden in het Westen worden die vliegtuigen geweerd. In feite geldt dat ook voor luchtvervuiling. Overigens hebben enkele vliegvelden, zoals dat van Zürich en van Stockholm, al een regulering van de emissie. De landingsrechten daar hangen af van de door het vliegtuig veroorzaakte vervuiling. Dat doen ze niet alleen vanwege die emissie, maar ook omdat die emissie als het vliegtuig laag vliegt, ook een bijdrage levert aan de luchtvervuiling in de directe omgeving. Je kunt dus niet helemaal zeggen dat er geen omgevingsprobleem is. Dat geldt dan niet voor CO<sub>2</sub>, maar wel voor NO<sub>x</sub>, koolwaterstof en roet! Als steeds meer vliegvelden dergelijke regelingen gaan hanteren, zal dat een geweldige druk leggen op de vliegtuigindustrie om er echt iets aan te gaan doen. Ik denk dus dat het een heel effectief middel is om, uiteraard op een termijn van vijf à tien jaar, tot schonere vliegtuigen te komen.

De heer **Castricum**: Hier geldt overigens hetzelfde als wat u net zei, namelijk dat die vuile vliegtuigen dan worden doorverkocht naar de minder ontwikkelde landen.

De heer **Franssen**: Jawel, maar ik zei ook al dat ik dat ongewenst vind, maar dan moet het Westen er wel iets anders op verzinnen! Pas toen het besluit er in januari lag, werd duidelijk welke gevolgen dat zou hebben qua beperkingen voor de bebouwde omgeving. Volgens mij zijn er ook de nodige brieven geschreven door verschillende steden, zoals Amsterdam, Haarlem, Zaanstad, enz.. Het gaat dan met name om hoogtebeperkingen. Er heeft geen ruimtelijke afweging plaatsgevonden en ik vind het essentieel dat die alsnog plaatsvindt. Zijn die beperkingen wel op al die plekken zo hard nodig? Bij het Amstelstation staat al een hoge toren en is er een tweede in aanbouw of inmiddels al klaar. Als er bijvoorbeeld nog een of twee bij komen, kan dat toch geen probleem zijn? Hetzelfde geldt voor de Zuidas. Ik denk dat er nu al een ruimtelijke afweging moet worden gemaakt, zoals vroeger in de PKB zou plaatsvinden, en heel goed moet worden beargumenteerd waar een beperking aan de bouwhoogte moet worden opgelegd en waar dat vrij kan worden gelaten. Volgens mij is het zeker mogelijk om de Zuidas, een deel van het havengebied, het Amstelstation, het gebied tussen Nieuw Vennep en Hoofddorp te vrijwaren van een hoogtebeperking. Uiteraard moeten de vliegroutes er dan niet overheen worden gelegd. Er wordt nu al vrijwel niet overheen gevlogen, maar er bestaat een soort internationale standaard dat er over een waaier van 90 graden breedte moet kunnen worden gekeken.

De aanpassingen die ik zojuist heb geschetst, zouden snel opgeschreven moeten worden en in een nieuw ontwerpbesluit moeten worden opgenomen. Dat zou vervolgens in de aanvullende MER moeten worden doorgerekend om aan te tonen dat er daadwerkelijk sprake is van gelijkwaardigheid.

Al in november heeft de milieubeweging een duidelijke reactie gegeven op het wetsvoorstel als zodanig. Wat daarover in mijn aanvullende notitie staat, zijn allemaal echte problemen waaraan via wetswijziging tegemoet

moet worden gekomen. Ik noem alleen nog maar even het ontbreken van een beroepsmogelijkheid tegen lokale en specifieke normen. Voor een groot deel hebben die AMvB's geen algemeen maar een zeer specifiek karakter. De minister geeft slechts toe dat ze voor een beperkt deel een specifiek karakter hebben. Ik wijs ook maar op de medeverantwoordelijkheid van VROM die voor de nacht ineens verdween. Zelfs op het gebied van de milieunormen heeft VROM niets meer te zeggen. Dat zou in de praktijk wel mee kunnen vallen, maar VROM heeft geen poot om op te staan als de minister van Verkeer en Waterstaat het helemaal alleen gaat regelen. VROM zou toch het voortouw moeten hebben als het gaat om die milieunormen en ook om de externe veiligheid waar zij zelfs een aparte afdeling voor heeft opgericht? Voorts wijs ik ook op het duidelijk vastleggen van het percentage geluidsverbetering. Ik dacht dat ook de Kamer dat duidelijk had gemaakt, maar vervolgens kwam er de volgende ochtend dat artikel XII in zonder percentage.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water**: Dat is in feite toch via de gelijkwaardigheid in de PKB geregeld?

De heer **Franssen**: Ja, maar die gelijkwaardigheid had betrekking op een bepaald scenario vliegverkeer. Als je uitgaat van een ander scenario, zou je voor de Kden en de 7-urige nacht bijvoorbeeld wel aan het criterium van die 10 000 woningen kunnen voldoen, terwijl er toch veel meer geluidsproblemen zijn. Dat geldt het duidelijkst voor het uur tussen 06.00 en 07.00. In het scenario voor de nacht is er sprake van vrijwel net zoveel vliegverkeer als in dat uur. Voor het criterium van die 10 000 woningen geldt het vliegverkeer dan niet, want geldt tussen 23.00 en 06.00 uur. In dat uur kan je dus heel veel vliegverkeer in dat scenario opnemen zonder dat het leidt tot het niet voldoen aan dat criterium. Dat geeft voor mij al aan dat een dergelijk scenario niet meer gelijkwaardig is aan het scenario dat in de aanwijzing stond.

Ik blijf er een probleem mee hebben dat het meten, registreren en berekenen in feite aan de exploitant wordt overgelaten en dat maar moet worden afgewacht hoe de overheid en de handhaver daarop nog enig zicht kan houden. Dat zou toch echt anders geregeld moeten worden.

De heer **Terlouw**: Wat wordt in dit verband met «meten» bedoeld?

De heer **Franssen**: Op dit moment is het meetsysteem van Schiphol in handen van de exploitant en dat zal ook zo blijven. Wij zullen dus maar moeten afwachten of die waarden wel goed zijn. Als er juridische procedures tegen Schiphol gevoerd zouden gaan worden, is Schiphol zelfs niet eens meer verplicht om die waarden te leveren, want je hoeft nu eenmaal niet de bewijzen tegen jezelf te leveren!. Het belangrijkste is echter dat niemand kan controleren of het meten, registreren en doorrekenen wel op een goede manier gebeurt. Ik vind dat de overheid ervoor moet zorgen voldoende kennis in huis te hebben om dat te kunnen controleren.

De heer **Terlouw**: Ik heb vanmorgen begrepen dat het meten en het registreren ervan nog ver weg is, dat het nu nog niet gebeurt en het het volgende jaar ook nog niet zal gebeuren.

De heer **Franssen**: Er wordt natuurlijk nu ook al gemeten. Er zijn 20 zgn. NOMOS-meetpunten, maar die worden op dit moment alleen maar gebruikt om de pieken van de vliegtuigen te registreren. Elke maand staat in de milieumonitor van Schiphol een opsomming van bijvoorbeeld de tien vliegtuigen die het meeste lawaai hebben veroorzaakt. Dat is wel aardig, maar eigenlijk zou je toch eerder moeten willen weten hoeveel geluid dat in totaal voor dat NOMOS-handhavingpunt heeft opgeleverd.

Tot nu toe heeft Schiphol altijd geweigerd om dat aan te geven, maar dat kan heel eenvoudig. Ik heb sterke indicaties dat die berekeningen ook wel degelijk gemaakt zijn, maar dat Schiphol ze gewoon niet vrij wil geven.

De heer **Terlouw**: Als die metingen, al is het zo beperkt, bestaan, dan moet er ook een vergelijking van die meting met de berekening bestaan. Ik ben dan wel erg benieuwd hoe die eruit ziet.

De heer **Franssen**: Ik ook en wij vragen er al jaren om, maar wij krijgen ze niet! Bovendien zijn met die NOMOS-meetpunten de afgelopen jaren zeker zo'n 50 mln vliegbewegingen gemeten. Het is dus bekend hoeveel geluidsbelasting elk vliegtuig op elk meetpunt heeft opgeleverd en je zou dan kunnen bekijken wat van welk type vliegtuig bij een bepaalde beladingsgraad de werkelijke geluidsbelasting is in vergelijking tot de berekende. Je zou met andere woorden nu al kunnen bekijken of het rekenmodel klopt, maar Schiphol heeft het daarvoor nooit willen gebruiken! Bij de ontwikkelingsrichting van Schiphol heb ik nog maar even vermeld dat Schiphol een belangrijke factor is voor de Nederlandse samenleving en in het bijzonder voor de Nederlandse economie. Maar, dan moet er wel voor worden gezorgd dat Schiphol ook doet wat voor de Nederlandse samenleving en de Nederlandse economie essentieel is. Als er gekozen moet worden welk vliegverkeer wordt toegestaan – ergens zul je toch moeten kiezen vanwege de nu eenmaal beperkte milieuruimte – moet de overheid zo kunnen sturen dat Schiphol dat kiest wat niet voor het eigen bedrijfseconomisch belang optimaal is, maar wat voor de VB Nederland optimaal is. Er zit echter geen enkele mogelijkheid in de wet waarmee de overheid in die zin greep op de ontwikkeling van Schiphol kan houden en die hoort er volgens ons toch wel degelijk in te zitten. Dit zal nu wel weer aan de orde gaan komen bij het wetsvoorstel inzake privatisering van Schiphol als dat überhaupt nog in behandeling wordt genomen, want het is wel duidelijk dat er in de politiek weinig animo voor bestaat, maar ook als er niet wordt geprivatiseerd, moet ervoor worden gezorgd dat Schiphol in de juiste ontwikkelingsrichting kan worden gestuurd. Eén van de effectiefste instrumenten daarvoor is de structuur van het tarievenstelsel. Een lawaaiig vliegtuig zou meer moeten betalen dan een minder lawaaiig vliegtuig, een vliegtuig dat 's nachts komt, zou meer moeten betalen dan overdag. De overheid zou op dat punt toch niets te zeggen moeten hebben. Niet over de hoogte van de tarieven op zich, want dat moet de luchthaven zelf bepalen, maar de overheid moet wel kunnen zeggen dat een dergelijk verschil moet worden gemaakt. Voor een maatschappij die met minder lawaaiige machines en ook niet veel 's nachts vliegt, zal dat helemaal geen probleem zijn. Een groot verschil in tarieven tussen dag en nacht en qua lawaai, zal de ontwikkeling in de goede richting sturen.

De heer **Lemstra**: Het gaat 's nachts over het algemeen over vrachtvervoer!

De heer **Franssen**: Inderdaad, maar daarvoor geldt dan hetzelfde. Het zal een sterke druk betekenen om meer overdag te gaan vliegen. Het biedt bovendien de mogelijkheid om wat te sturen in het soort vliegverkeer wat wij willen hebben. Schiphol heeft een grote hoeveelheid transferpassagiers nodig, maar met name toch voor bestemmingen waar niet erg veel Nederlandse reizigers naar toe gaan. Ook die vliegtuigen moeten immers wel zo vol mogelijk zijn. Wij hebben geen transferpassagiers nodig die bijvoorbeeld de vliegtuigen richting Amerika nog voller maken of die ervoor zorgen dat er per dag nog meer vliegtuigen naar Noord-Amerika moeten worden gestuurd. Dat vinden wij niet nodig. Er is een volwaardig frequent vervoer naar Noord-Amerika mogelijk met eigenlijk alleen maar Nederlandse reizigers of reizigers die in Nederland

moeten zijn. Het aardige is dat de route naar Noord-Amerika zeer gevoelig is voor prijssetting, dus zou je transferpassagiers die daarvoor op Schiphol willen overstappen het volle pond moeten laten betalen, net als de reizigers die in Nederland moeten zijn. Dat zou het voor reizigers uit bijvoorbeeld Stockholm minder aantrekkelijk maken om via Schiphol naar Noord-Amerika te gaan. Voor reizigers naar bijvoorbeeld Zuid-Amerika maakt het niets uit, want daar is geen sprake van concurrentie op het scherpst van de financiële schede, maar op basis van het net en de frequentie die kunnen worden aangeboden. Dan maakt een tientje meer of minder niet meer uit.

Ten slotte heb ik aan het einde van deze aanvullende notitie nog een drietal stukken vermeld, zoals de brief d.d. 3 mei jl. van de Commissie MER. In overgrote mate zijn wij het met die commissie eens, maar wij vinden wel dat zij wat betreft de TVG in feite vergeet dat er niet alleen hinder in woongebieden vermeden moet worden, maar dat er ook voor moet worden gezorgd dat de geluidsbelasting niet zodanig toeneemt dat er nergens meer stilte-eilanden kunnen worden gemaakt en er overal in het landelijke gebied een ernstige geluidsbelasting gaat optreden. In die zin is de TVG wel degelijk van belang, maar dat vereist wel dat die de werkelijkheid weerspiegelt en dat die de geluidsbelasting, ongerelateerd aan hinder, beperkt.

Wat betreft de brief aan de minister aan de Tweede Kamer d.d. 18 april jl. moet ik opmerken dat je ook daar weer niets wijzer van wordt en waar je weer veel opmerkingen over kan maken en kanttekeningen bij kan plaatsen. Ik heb al het voorbeeld van het oostbaantje gegeven waarvan de minister in deze brief stelt dat er alleen maar een grenswaarde voor Lden wordt gelegd omdat er 's nachts toch niet op wordt gevlogen. Maar er wordt 's nachts wel degelijk op gevlogen, want ik krijg regelmatig berichten daarover van mensen die in de grachtengordel wonen. Als die baan nu al wordt gebruikt, zal dat straks natuurlijk ook gebeuren, want de opening van de vijfde baan voorkomt natuurlijk geen storm uit zuidwestelijke richting. Dan kan die vijfde baan immers niet gebruikt worden.

De **voorzitter**: Dank u wel voor uw toelichting.

**Gesprek** tussen de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer en de heren **G. Cerfontaine (Schiphol)** en **L. van Wijk (KLM)** op 14 mei 2002 in het gebouw van de Eerste Kamer.

Aanwezig zijn: De heer Baarda (CDA, voorzitter), de heer Bierman (OSF), mevrouw Bierman-Beukema toe Water (VVD), de heer Terlouw (D66), de heer Van den Berg (CU/SGP), de heer Lemstra (CDA), de heer Castricum (PvdA), de heer Pormes (GroenLinks), de heer Wolfson (PvdA) en de heer Nieuwenhuizen (griffier).

De **voorzitter**: Mijnheer Cerfontaine, u weet waar de commissie mee bezig is. Ik kan mij voorstellen dat het u allemaal veel te lang duurt, maar wij moeten het wetsvoorstel zorgvuldig afwegen.

De heer **Cerfontaine**: Mijnheer de voorzitter. Het is misschien aardig om met iets persoonlijks te beginnen. Als vertegenwoordiger van Schiphol ben je al vier jaar met zo'n nieuwe wet bezig. Wij hebben heel veel rapporten gekregen. Wij hebben discussies gehad met milieubewegingen. Je ziet dan een bouwwerk ontstaan waarbij heel veel professionals en heel veel commissies betrokken zijn. Ik probeer vandaag mij te oriënteren op de hoofdlijnen.

Iedereen zal er inmiddels wel van overtuigd zijn dat wij door de vijfde baan meer capaciteit krijgen, maar dat de overlast ook aanzienlijk minder is. Door de vijfde baan worden de Buitenveldertbaan, de Zwanenburgbaan en de Oostbaan niet gebruikt, dus er wordt veel minder over Amsterdam gevlogen. Hoe is het mogelijk dat wij groeien, maar dat de overlast veel minder huizen gaat betreffen? Dat komt doordat de nieuwe baan in een gebied is gelegen waar aan- en uitvliegroutes veel minder belastend zijn voor de omgeving. De luchtvaartsector kan een spel spelen met het soort vliegtuig, met de vloot en met het gebruik van de baan. Er zijn vijf banen. Wij hebben altijd voorkeur voor de baan waarbij wij het minst over bewoond gebied vliegen. Dat zijn in dit geval de Kaagbaan en de nieuwe baan. Zolang de weersomstandigheden zodanig zijn dat wij die twee kunnen gebruiken, gebruiken wij ze. Moeten wij door de omstandigheden naar andere banen, dan gebruiken wij de Buitenveldertbaan enz. Dat is onze grote dynamiek en flexibiliteit. Ik zal niet eindeloos palaveren over de investeringen van de KLM. Voor iedereen is de noodzaak daarvan wel duidelijk.

Wij hebben natuurlijk aangedrongen op reparatie van de PKB voor het vijfbanenstelsel. De minister is twee keer de gang naar de Raad van State gegaan, maar er is twee keer geschorst. In wezen is er geen vigerend systeem. Wij hebben vaak gevraagd aan de minister of het, gesteld dat de wet niet op tijd klaar zou zijn, niet goed zou zijn het vangnet te hebben van de reparatie van de PKB. In de uitspraken van de Raad van State en door het departement werd iedere keer aangegeven dat dit niet mogelijk was, omdat wij bij reparatie geweldig in de problemen zouden komen met uitvoeringsbesluiten. Men heeft op de wet gekoerst, ook al omdat een wet natuurlijk een hogere kwaliteit heeft.

Wij hebben in 1998, bij het begin van het tweede paarse kabinet, geweldige problemen gehad met Schiphol, met hoorzittingen en onderzoek. Men wilde niet meer gedogen. Het systeem zou niet meer handhaafbaar zijn. Er is gezocht of een systeem kon worden ontwikkeld dat begrijpelijker en transparanter is en de omgeving beter beschermt. Het uitgangspunt voor de Luchtvaartwet was dat de omgeving beter moest worden beschermd en de capaciteit en flexibiliteit moesten worden vergroot. Dat is een dubbele doelstelling. Er is een systeem ontwikkeld waarvan een aantal elementen belangrijk is. Het totale volume geluid dat neerslaat wordt van tevoren, eigenlijk statistisch, bepaald. Het wordt voor 24 uur bepaald, waarbij in de nacht straf kan worden gegeven. Vervolgens zijn er de handhavingspunten in bewoond gebied. Een derde element is

dat van de uitvliegroutes. De uitvliegroutes, voor het vertrek, zijn standaard. Er worden instrumenten voor gebruikt. Ook de toenaderingsroutes zijn beperkt.

Er wordt vaak gediscussieerd over de handhavingspunten, waarbij dan wordt gesteld dat de sector er maar 25 wil, omdat ze anders flexibiliteit verliest. Onze flexibiliteit wordt verkregen door baangebruik. Vaak wordt gesuggereerd dat wij tussen de handhavingspunten door willen vliegen, maar dat kan niet. De vertekroutes zijn bepaald. De tolerantiegebieden voor afwijkingen zijn bepaald en wettelijk vastgelegd. Je kunt niet zo maar een eindje raak vliegen, om een handhavingspunt heen. Als de belasting, de grenswaarde, op een bepaald handhavingspunt overschreden dreigt te worden, kunnen wij ons baangebruik veranderen, waardoor wij dat punt minder belasten en een ander punt meer belasten.

Wij hebben heel lang met de milieubewegingen in het TOPS gediscussieerd, onder leiding van Van der Vlist, destijds nog onder het vierbanenstelsel. Wij kwamen er niet goed uit. Wij hebben destijds al vastgesteld dat er de neiging was om alles in een massieve, complexe wet, vast te leggen. Wij hebben toen al voorgesteld om te evalueren. Wij hadden een systeem waarin alles was gesimuleerd. Er is een verkeersscenario ingevoerd. De gang van zaken bij de handhavingspunten is gesimuleerd. Kon bij de handhavingspunten, waar de norm 58 Lden was, nu 35 Ke, tussendoor meer geluid worden gemaakt? Dat is allemaal geprobeerd. Wij hebben voorgesteld de moed op te brengen om dat te evalueren in 2005, omdat wij dan ook andere zaken gaan veranderen. Wij gaan dan onze baanpreferenties veranderen. Wij krijgen een noordelijke taxibaan. Wij krijgen andere dwarswindcriteria. Durf in 2005 dan ook terug te kijken naar de gelijkwaardigheid met de PKB die wij ooit hebben vastgesteld. Wij hechten daaraan, en naar ik aanneem iedereen. Uit het verleden weten wij dat wij iets afspreken en iets vastleggen, maar dat voordat wij het weten onze geloofwaardigheid weg is, omdat geen bijstellingen kunnen plaatsvinden. Je kunt zeggen dat ieder nadeel zijn voordeel heeft: er kwam bij dat de verwachte groei na 11 september stagneerde. Bekijk ik de prognoses nu, dan komen die voor 2005 op 50 000 vliegtuigbewegingen minder uit dan wij voorheen dachten. Dat scheelt natuurlijk enorm. Het systeem van het banenstelsel komt pas onder druk als je full-fledged vliegt, tussen de 540 000 en 600 000 vliegtuigbewegingen. Een argument dat er nu bij komt is dat er tijd is om te evalueren.

Met de commissie-MER en de commissie-Berkhout heb ik erover gesproken dat wij de moed moeten hebben om een aanvullende MER tot stand te brengen. Ik ben bereid om punten en waarden te herijken. Dat zou trouwens toch moeten, omdat een heel ander route- en baangebruik ontstaat. Wij moeten dan ook de moed hebben om door middel van een wettelijk kader, waar de Eerste Kamer voor heeft gepleit, terug te kijken, zodat gelijkwaardigheid met de PKB wordt vastgehouden. Ik pleit daar te meer voor omdat het niet alleen voor geluid geldt, maar ook voor externe veiligheid. Externe veiligheid, niet het individuele risico maar het groepsrisico, is altijd in discussie geweest. Er is een statistisch causaal model waarmee wij de externe veiligheid kunnen toetsen.

Dat idee heeft zich niet ineens aangediend, dat idee is ontwikkeld. Na de dialoog met de Tweede Kamer, maar vooral – dit is dan een compliment aan u – met de Eerste Kamer, is dat stelliger geworden. Het wordt wat dwingender om door evaluatie en een MER in 2005 te kijken hoe het systeem heeft gewerkt. Wij zijn in staat om de waarden bij te stellen. Wij zijn dan ook in staat om het systeem zoals het in de praktijk functioneert te kalibreren.

Het is heel veel techniek, maar ik vond het toch nuttig om te reageren op hetgeen de commissie-MER de Kamer heeft geschreven. Dat is een bezigheid die ik al vier jaar volhoud, omdat wij daar precies en vertrouwenwekkend in willen zijn. Het is vaak een gevecht van professionals of het nu 58,02 Lden is, net iets minder of net iets meer. Ik zal een stuk

daarover achterlaten, waarin ook wordt geschreven over de veiligheid, het groepsrisico. Wij hebben altijd in de PKB en in de bijlagen bij de PKB gelezen dat Schiphol wat het groepsrisico betreft niet vergelijkbaar is met een transport. Wij hebben toen een internationale conferentie georganiseerd over wat wij in Nederland doen, met experts uit Amerika en Europa op dit terrein. Daar was de conclusie dat het groepsrisico zich voor de luchtvaart niet laat vangen in een model. Je ziet wel dat interne maatregelen, het soort toestel dat wordt gebruikt, de training van de piloten, de stroefheid van de baan, individuele charters die er af en toe zijn, enz. leiden tot meer veiligheid. Wij hebben ons afgevraagd of het mogelijk is een statistisch causaal model te maken waarbij de interne veiligheid een weerslag heeft op de externe veiligheid, het risico dat een toestel neerstort.

Heel belangrijk is voorts ook dat in het luchthavenindelingsbesluit in de ruimtelijke ordening rond Schiphol er sterk rekening mee is gehouden dat er iets kan gebeuren: bij bebouwing, bij veiligheidszones en bij sloopzones. Wij voldoen nog steeds aan de eis uit 1990, van een standstill voor veiligheid. Dat volume is nog eens afgepaald met het Totaal Risico Gewicht. Ook daarover hebben wij in de reactie op de commissie-MER een aantal opmerkingen gemaakt.

De heer **Van Wijk**: Voorzitter. Eerst wil ik in het algemeen opmerken dat wij ons moeten blijven realiseren dat wij praten over iets wat nog nooit in de wereld vertoond is: een dubbele doelstelling. Het is: ofwel ongebreidelde groei toelaten ofwel heel duidelijke beperkingen opleggen. Wij hebben in de discussie die een aantal jaren geleden is ontstaan een doorbraak gecreëerd om in een dynamische verantwoordelijkheid de grenzen bepaald te krijgen. De luchthaven en de maatschappijen zouden de mogelijkheid hebben om daarbinnen te bepalen wat de haalbare groei is zonder die grenzen te overschrijden. Dat is een zoektocht, waarbij je niet op voorhand zekerheden krijgt, omdat alles in beweging is. Aan de ene kant is er de veiligheid. Als je ziet hoe de veiligheid van jaar tot jaar toeneemt en wat daarin geïnvesteerd wordt, kun je bijna niet via extrapolatie voorspellen wat er over vijf jaar gaat gebeuren, als er meer vliegbewegingen zijn. Je moet complicerende factoren, die tegen elkaar in werken, inschatten. Dat is bijna niet te doen. Aan de andere kant is er het geluidsaspect geweest. Wij hebben heel duidelijk gezegd: geef ons dat risico maar. Daar zullen wij voor investeren. Recentelijk heeft men kunnen lezen dat de KLM haar verantwoordelijkheid heeft genomen, door de vloot van meest belastende geluidsvliegtuigen, de langeafstandsvliegtuigen, voor de komende zes jaar bijna geheel te vernieuwen. Wij zijn de grootste gebruiker van Schiphol. Er worden miljarden geïnvesteerd om daar maximaal rendement uit te halen, binnen de gestelde grenzen. Een volgend punt is de urgentie op dit moment. Los van de investeringen die wij al hebben gedaan moeten wij door het uitstel van de invoering van de wet bijna dagelijks kunststukjes uithalen om de geluidsbelasting binnen de grenzen te houden. Weliswaar hebben wij door 11 september wat minder groei gehad. Niettemin is de piekbelasting nauwelijks veranderd. Buiten de piek is er veel weggehaald, maar de piek is overeind gebleven. Op het huidige banenstelsel zijn er een aantal beperkingen voor een nette afwikkeling van de piekcapaciteit. Ik hoop niet dat het u een keer overkomen is, maar onder bepaalde weersomstandigheden, harde wind, slecht zicht of een combinatie daarvan, kunnen vertragingen in de piek tot uren oplopen. Operationeel brengt dat behalve een heel slecht product ook gigantische extra kosten met zich. Passagiers moeten aansluitingen missen, er moet opvang plaatsvinden, de vloot wordt minder goed benut, enz. Dat er door het jaar heen in totaal minder bewegingen zijn betekent niet dat de kwetsbaarheid van het huidige banenstelsel minder is geworden, want de piekbelasting blijft hetzelfde. De komende jaren komen wij steeds dichterbij de grenzen aan. Omdat de preferentiële

banen al helemaal vol zijn, worden de gevoelige banen steeds zwaarder belast. Bij verder uitstel zullen er alleen maar meer problemen zijn, terwijl de vijfde baan ons in staat moet stellen om enerzijds de operationele betrouwbaarheid te vergroten, maar anderzijds de milieubelasting te verminderen. De doelstellingen, zowel aan de economische kant als aan de kant van het milieu, worden dan niet gehaald.

Er zijn een aantal onzekerheden rond de omzetting naar gelijkwaardigheid. Gelijkwaardig is niet hetzelfde als identiek. Metingen zijn dus heel lastig. Het is maar net welke interpretatie je eraan wilt geven, maar er zijn een aantal objectief meetbare factoren waardoor de geluidsbelasting drastisch afneemt. Tegelijkertijd heeft de omzetting veiligheidsaspecten. Ik ben zelf geen vlieger, maar ik zit 31 jaar in de business. Ik weet wat de jongens die met de vliegtuigen vliegen beweegt. Zij zien dat wij met het huidige banenstelsel om binnen de geluidsgrenzen te blijven aan de grenzen komen van wat operationeel, maar ook vliegtechnisch, verantwoord is. Als je dan maar blijft uitstellen, moeten de grenzen steeds verder worden opgezocht. De risico's nemen dan toe. Het Kerstincident met de Transviamachine, waar dwarswindlimieten enz. een rol speelden, heeft heel veel discussie opgeleverd. Je ziet dat als de grenzen worden opgezocht de risico's exponentieel toenemen. Dat is ook het geval als bij een gelijkwaardige omzetting de dingen zodanig worden vastgetimmerd, dat je de flexibiliteit gaat missen om de eerste prioriteit voor het vliegen, de veiligheid, op te zoeken. De veiligheid kan wat ons betreft niet ter discussie staan. Niettemin worden wij met allerlei doelstellingen steeds meer geduwd naar iets wat wij eigenlijk niet willen. Hoe kun je dubbele doelstellingen met elkaar verenigen? Als er meer vertraging ontstaat dan wel als er in een volgende fase geen flexibiliteit meer is om evidente zaken uit te voeren, ontstaat er een veiligheidsrisico. Wij zijn bezig met een uniek proces, want nog nergens is vertoond dat wordt getracht zo'n dubbele doelstelling te realiseren en daar een handhavingsmechanisme voor op te zetten. Wij plegen niet alleen enorme investeringen om binnen de grenzen de economische kant van het verhaal in te vullen. Wij moeten zorgen dat wij operationeel geen nieuwe randvoorwaarden creëren door uitstel in de tijd. Wij moeten voorts ook flexibiliteit overhouden, waarbij de grenzen niet ter discussie staan.

De heer **Lemstra**: Het is uiteraard niet de bedoeling van de commissie om vertragingen in te bouwen, integendeel. Wij willen dat de grote investeringen zo snel mogelijk worden gerealiseerd. De Eerste Kamer moet natuurlijk wel op de kwaliteit van de wetgeving letten.

Ik ben geen jurist, maar hebt u als niet-juristen het idee dat wij met vernieuwende wetgeving te maken hebben? U wilt in 2005 evalueren, over drie jaar. Uit voorgaande discussies, met andere deskundigen aan deze tafel, kreeg ik soms het idee dat wij dan een herhaling van zetten krijgen, door de wetgeving die nu voorligt. Een van de vragen is dan of dat te maken heeft met het meten of met het aantal handhavingspunten. Naar aanleiding van een vorig gesprek heb ik een vraag over de vlieghoogten. De milieubeweging zegt dat de vlieghoogte op 40 kilometer afstand twee kilometer kan zijn. De minister spreekt over één kilometer. De milieubeweging zegt dat het bij Frankfurt en bij Heathrow kan en vraagt waarom het hier niet kan.

Het groepsrisico wordt, voor zover ik het nu kan bekijken, door de realisering van de vijfde baan vanaf 2003 beduidend beter ingekaderd dan wanneer die baan er niet zou zijn. Ik begrijp daarom nog steeds niet goed waarom het groepsrisico niet in de wet wordt meegenomen door de minister.

De laatste vraag aan de heer Cerfontaine is misschien een beetje flauw. Het meten als zodanig gebeurt door de luchthaven Schiphol, althans onder regie van de luchthaven Schiphol, als ik het goed heb begrepen. Door een vorige spreker is gepleit voor onafhankelijkheid. Hoe kijkt hij



daar tegenaan? Als hij zelf in processen de meetresultaten moet gaan verdedigen, is dat een beetje pijnlijk.

De heer **Cerfontaine**: Ik begin met de laatste vraag. Wij hebben over twee jaar een onafhankelijke handhavingsautoriteit. Wij krijgen iedere maand de resultaten toegestuurd, over alle punten, zoals nu ook de zones waar overschrijdingen dreigen. Onschuldig als ik was toen ik in deze sector binnenkwam zei ik toen: waarom meten wij niet? Als metafoor zei ik, dat ik het liefst een paal op het dorpsplein in Abbenes wilde hebben, om aan te tonen dat ik het beter doe. Ik wist toen niet wat ik zei. De vraag was of wij überhaupt konden meten. Wij zijn aan de praat geraakt met Guus Berkhout en zijn club. Wij hebben toen gevraagd of het mogelijk was te gaan meten en metingen en berekeningen naast elkaar te houden. De eerste opdracht voor Berkhout was om voor de volgende drie jaren de twee systemen, meten en berekenen, naast elkaar te zetten. Ik heb vele ontmoetingen gehad met de commissie-Berkhout. Als ik vraag of zij kan meten is het antwoord nog steeds: nee. Je kunt wel het lawaai van een individueel toestel een keer meten, maar je kunt niet cumulatief meten. Wij hebben gezegd dat zo gauw er gemeten kon worden een onafhankelijke autoriteit dat moest gaan doen. Al voor Enschede en Volendam zeiden wij dat het uit elkaar trekken van de rollen in de systematiek van de wet past. Daarmee kom ik ook op de eerste vraag. Er moet een onafhankelijke handhavingsautoriteit zijn, een sector die kan optimaliseren en een overheid die de grenzen vaststelt.

Ik ben geen wetsexpert, maar ik heb wel mensen geraadpleegd. Zij hebben mij altijd verzekerd dat de wetgeving robuust is, maar dat de uitvoeringsbesluiten die nog voorliggen in de Tweede Kamer het punt zijn. Daarin staan voldoende evaluatiemomenten om bij te stellen. Ik kan zeggen dat ik nog niet alles heb, maar men kan mij ook tegenwerpen dat ik niet alles wilde. Wij moeten een systeem gaan beveligen. Wij gaan de vijfde baan in gebruik nemen. Wij moeten nog kruisingen maken met de Zwanenburgbaan. Wij moeten de baanpreferenties vaststellen. De handhavingspunten zijn echter van tevoren bepaald. Wij hebben aangegeven wat de vloot is en hoe het baangebruik is. Waar komt nu de grootste druk? Wij hebben van tevoren gezegd op welke punten dat het geval kan zijn. De waarde daar wordt vastgesteld. Wij kunnen niet achteraf zeggen dat wij een andere vloot nemen of andere routes gaan gebruiken. Dan zouden wij ons in het eigen vlees snijden en onszelf geweldig beperken. Iedere dag vragen wij ons af hoe het geluid te managen. Er is een noise management committee, met de luchtverkeersleiding en andere luchtvaartmaatschappijen. Ook in de toekomst blijft dat zo. Ik vind de kwaliteit van de wetgeving goed, maar in de uitvoeringsbesluiten zit nog een stuk evaluatie.

Van wat wij nu hadden kon niemand iets bakken. Als wij zouden kunnen meten is de volgende vraag die van de milieubeweging. Wat doen wij dan in de buitengebieden? Wij hebben al gezegd dat in die buitengebieden ook niet gehandhaafd moet worden. Men mag monitoren. Men mag het in kaart brengen volgens de Europese richtlijn, die volgens mij trouwens nog in algemene milieuwetgeving moet worden verwerkt. Men mag echter niet twee ringen om ons heen leggen, want dan kunnen wij er niet meer komen. De standaardvertrekroutes liggen vast, maar men moet wel naar de baan toe kunnen komen. Er komt verkeer van links en van rechts, dat wij moeten kunnen ritsen. Er zijn daarom horizontale en verticale wachtgebieden. Die bepalen de vlieghoogte. Je kunt daar ook een handhavingspunt aanleggen, maar dan kom je nooit meer bij de luchthaven. Dat is de flexibiliteit die nodig is.

Wij hebben de NLR, een objectieve instantie, gevraagd of het door ons voorgestane systeem gelijkwaardig is met de PKB. Van alle scenario's die wij hebben ingeleverd, heeft de NLR uitgerekend en bevestigd dat zowel wat de 35Ke-zone als de 20Ke-zone van de PKB betreft betere prestaties

dan voorheen worden bereikt bij een voller volume. Daar baseer ik mij nu op. Ik reken niets uit. Men kan mij zeggen dat de gegevens van de NLR of andere gegevens niet kloppen. Iedereen die professionals tegenkomt – ik moest in een flits denken aan de heer Terlouw met de commissie-biotechnologie – komt verschillende meningen tegen. Ik heb met Guus Berkhout hele weekends besteed, Pinksteren, Pasen en Kerstmis, en soms dacht ik dat ik het met hem eens was, maar vaak ook weer dat ik het niet met hem eens was. Hij kan mij niet bewijzen dat hij een systeem heeft dat klopt.

Wij kunnen een systeem hanteren waarbij wij vaststellen dat wij bij 600 000 vliegtuigbewegingen een hoeveelheid geluid en een geluidsbelasting horen en dat dit mijn maat is. Dan is de redenering omgekeerd. Ik vind dat prima. Ik krijg dan wel een hogere waarde in het buitengebied. Guus Berkhout en zijn commissie hebben nog de tijd om aan te tonen dat voor het geluidslandschap een systeem denkbaar is. Ik heb het nog niet gezien. Wij hebben zeven geluidskundigen en de KLM heeft er ook zeven. Ik durf hier wel te zeggen dat ook die zeven allerlei opvattingen hebben. Als bestuurder word ik daarvan wel eens wankelmoedig. Ik kan mij voorstellen dat ook een Kamerlid van al die informatie onzeker wordt. Ik ga uit van de integriteit van de sector. Men kan ons zeggen dat wij het eerder hadden moeten zeggen, maar onze opvatting is dat wij om te overleven met de omgeving zullen moeten kunnen leven. De heer Van Wijk heeft mij op de autoloze zondag gebeld met de vraag waarom ik toen de vliegtuigen niet over de stad heb laten gaan. Er is ook veel psychologie. Ieder vliegtuig dat wij over de stad laten gaan is een beleving, een ervaring. In feite kun je zeggen dat het een perceptie is.

Hoe hoger wij kunnen vliegen en hoe meer over zee, des te liever is het ons. Als daar twijfel over is en de gedachte is dat wij maar wat vliegen, zou ik alle Kamerleden willen uitnodigen om te zien hoe wij ons met de piloten en de vliegdiensdiensten inspannen.

Het groepsrisico staat nu niet in de PKB. In de toelichtende PKB stond altijd dat het groepsrisico van de luchthaven niet te vergelijken is met een stationaire situatie of transport. Wij hebben altijd gezegd dat er via het luchthavenindielingsbesluit en via bebouwing en risicogebieden moest worden gewerkt. Dat heeft Pronk overgenomen. Hij heeft toen iets gek bedacht, het ongewone ratiopercentage. Hij is intensief met de Haarlemmermeer, Amsterdam en de provincie aan de gang geweest, om te zien waar je wel en niet moet bouwen en wel en niet moet slopen. Het individueel risico is nu een op tien miljoen. Dat is hetzelfde gebleven als voorheen. Dat heeft met de baan te maken. Als er minder geluid is, wordt er ook minder gevlogen. De kans dat een toestel neerstort is dan minder. Dat moet worden geregeld met maatregelen in de cockpit en bij de luchtverkeersleiding en de training van piloten. Er zijn nog veel maatregelen te bedenken in de toekomst. Wij hebben geen H2-toestellen, toestellen die weer verder zijn. Wij laten ook geen individuele charteraars uit de Oekraïne binnen. Die gaan dan naar Oostende of Luik.

De heer **Lemstra**: Dat is natuurlijk het beste voor de heer Van Wijk.

De heer **Cerfontaine**: Dat is ook zo. Wij hebben onderling wel eens wat gedoe. Het gaat er altijd om hoe je een balans vindt. Er moet een balans zijn tussen Schiphol, LVRL en luchtverkeer. Die wordt integer tot stand gebracht. Ik durf te getuigen dat er niet wordt gerotzooïd.

De heer **Van Wijk**: Of op een kilometer hoogte of twee kilometer hoogte wordt aangevlogen is een afweging, want er zijn vliegveiligheidsaspecten. Ik zei al dat bij voorkeur niet de grenzen worden opgezocht. Dat moet worden gedaan in een samenstel van maatregelen, niet overhaast en zeker niet vanuit één invalshoek, namelijk zo min mogelijk geluidsbelasting. Wij zullen de vliegveiligheid te allen tijde als eerste in steek

moeten hebben, wat u daar ook van vindt. Als die ter discussie staat, valt alles weg. Wij moeten oppassen dat wij niet vanuit een andere invalshoek randvoorwaarden gaan opleggen waarmee wij de gebruikers in feite dwingen om risico's te gaan nemen. Wij zullen ons dat niet laten opdringen. Als het management daar niet op let, zullen de piloten het doen, want het is hun verantwoordelijkheid ook. Zij zullen ons zeggen dat zij niet zo willen aanvliegen. Ik kan dan op mijn kop gaan staan, maar dan gebeurt het gewoon niet. Wij hebben in Nederland een korps piloten dat niet alleen voor de beroepseer staat, maar in eerste instantie voor de vliegveiligheid. Als bepaalde dingen niet kunnen en moeten worden afgewikkeld via de capaciteit, dus door minder te vliegen, zullen wij minder moeten gaan vliegen. Er is natuurlijk altijd een grijs gebied, maar je moet nooit de grenzen willen opzoeken.

De heer **Cerfontaine**: Het kabinet heeft begin vorig jaar besloten dat wij veiligheid boven geluid mogen stellen. Wij mogen de Buitenveldertbaan gebruiken wanneer de piloot besluit dat hij die baan wil. Dat was naar aanleiding van het Transaviaincident. Achteraf moeten wij het wel verantwoorden aan de handhavingsautoriteit. Dat heeft ertoe geleid dat de IFALPA, de internationale organisatie van piloten, de zwarte ster die wij van haar hadden gekregen terugneemt. Men heeft ingezien dat bij slecht weer, bij storm, een andere baan geëist moet kunnen worden. Dat is de captain's decision. Wij willen de piloot laten meedraaien in het proces. Wij hebben veel mensen uit de professionele organisatie erbij betrokken. Veiligheid is een heel belangrijk issue.

De heer **Van Wijk**: Ik zou willen vragen dit aan ons over te laten. Wij zullen uit capaciteitsoverwegingen altijd doen wat zonder de veiligheid in gevaar te brengen capaciteitsverhogend werkt of minder geluidsbelasting veroorzaakt. Wij kiezen er nooit voor om om de geluidsbelasting te verminderen de vliegveiligheid ter discussie te stellen. Als men niet gelooft in de gelijkwaardige omzetting en in de dubbele doelstelling komt er gegarandeerd een herhaling van zetten. Ik ben er niet van overtuigd dat de milieubeweging de dubbele doelstelling onderschrijft. De kans op herhaling van zetten is zeker niet denkbeeldig.

De heer **Castricum**: Nu komen wij wel bij de kern van het verhaal. Nogmaals, wij zitten hier niet om processen te vertragen, een suggestie die ik ook wel eens op papier heb gezien. Wij zijn bij onze lange wandeling door het bos niet alleen bij de milieubeweging, maar ook bij andere instanties, die heel formeel bij het proces betrokken zijn, gestoten op grote twijfel of er van gelijkwaardigheid sprake is. Dat is ons probleem.

De heer **Van Wijk**: De discussie die gevoerd wordt zal niet eindigen, want er zijn mensen niet overtuigd. Daar kun je je oordeel over hebben. Je kunt het ene standpunt kiezen of het andere, maar die herhaling van zetten blijft zich voordoen. Daar komt bij dat niet gemakkelijk vast te stellen is wat gelijkwaardig is, omdat gelijkwaardig niet hetzelfde is als identiek. Wij berekenen nu geluidsbelasting. Wij weten niet welke actuele geluidsbelasting daar bij hoort. Door de systemen langs elkaar te laten lopen kun je in ieder geval proberen wat je meet in relatie te brengen tot wat je berekent. Als je op die manier voldoende bewijzen krijgt, kun je zeggen dat wat je meet hoort bij een bepaald berekeningsmodel. De gelijkwaardige omzet is dan beter te verifiëren dan nu. Je ontkomt er niet aan dat zolang je niet echt gemeten hebt de gelijkwaardige omzetting altijd ter discussie kan staan.

De heer **Cerfontaine**: Ik zal iets aanhalen uit een stuk dat ik nog zal uitdelen. Bij de grenswaardeberekening van de geluidsbelasting, uitgedrukt in zowel Ke als Lden, maken wij gebruik van precies dezelfde

invulgegevens, grenswaardescenario, routestelsel, geluidsemissie, prestatiegegevens, als vastgelegd in de appendices bij de voorschriften voor het berekenen van de geluidsbelasting en dergelijke. De rekenmethodiek die ten grondslag ligt aan de geluidsgrenswaarde voor het nieuwe normenstelsel kan geen reden zijn om de gelijkwaardigheid van het stelsel in twijfel te trekken. Het is dezelfde rekenmethodiek. De NLR heeft dat geverifieerd. Ga je meten dan krijg je nog een interessante discussie, maar nu is het een op een.

Stel nu eens dat je bij metingen hoge waarden aantreft. Wij hebben sinds 1990 een berekeningsmodel gehanteerd. Ergens zullen wij dan een conversie moeten maken. De commissie-MER heeft het over 0,2Lden. Wij worden vaak geconsulteerd in het buitenland. Daar zijn wij koning. Wij gaan naar Brussel. Verhofstadt komt hier. Wij gaan naar de SPD in Duitsland en geven referaten in Zürich hoe goed wij het hier doen. Als ons systeem wordt vergeleken met welk systeem dan ook in de wereld voor regelingen en voorschriften, dan voldoen wij aan de strengste normen. Niemand heeft ze zo. Alleen moet je erop vertrouwen. Wij hebben jarenlang met Wijnand Duijvendak en Jan Franssen in kamers gezeten. Wij hebben ze in simulators gebracht. Ik heb met Wijnand Duijvendak in een toestel gedaan. Wij hebben van alles gedaan, maar op het eind van de dag is het: ik wil minder capaciteit. Dat is hun goede recht, maar dat gevecht win ik niet. Het gevecht wordt ook niet gevoerd vanuit dat principe, maar op grond van de inhoud. Daarom moet maar na twee of drie jaar worden aangetoond hoe het zit en objectieveer dat maar. Daarom ben ik blij met een onafhankelijke autoriteit en met de commissie-Berkhout. Ergens zullen wij moeten afronden. Dan kan ik verliezen of een beetje winnen.

De heer **Terlouw**: Als de meting niet klopt met de berekening pas je de berekening aan, net zo lang tot het wel klopt. Dat is de methodiek van de wetenschap. Het model wordt aangepast tot het klopt met de metingen.

De heer **Cerfontaine**: Dat was ook de afspraak met het kabinet. In 1999 of 2000 hebben wij gezegd dat dit principe zou moeten worden toegepast, als je meten kunt. Daar is ruimte voor interpretaties en misvattingen.

De heer **Van Wijk**: Dan moet je een keer kalibreren. Dat kun je niet anders doen dan in een bepaalde periode.

De heer **Terlouw**: Nu hoorden wij net dat er toch gemeten wordt, weliswaar per vliegtuig en niet geïntegreerd. Franssen zei dat het per vliegtuig op 20 punten gebeurt. Dat is echter nooit, althans niet voor ons zichtbaar, gecorreleerd aan de berekening.

De heer **Cerfontaine**: Dat is ook zo. Wij meten individuele toestellen en stellen de milieuprestatie vast. Welk toestel was het lawaaiigst? Dat is een soort benchmark en er wordt berispt. Ik was laatst in Utrecht. De gedeputeerde zei dat de provincie zelf meetapparatuur ging aanschaffen. Ik heb hem gezegd dat die moest worden gestandaardiseerd en geobjectiveerd. Er wordt in Muiden en bij de VU gemeten. Binnenkort publiceert iedereen zijn meetgegevens. Gemeenteraden en colleges van b. en w. zeggen mij dan dat wat ik zeg niet klopt. Daarom zeg ik: laat Berkhout dan maar onafhankelijk meten, met een standaardisatie van meetapparatuur. Laat hem een pilot doen met richtmicrofoons, weglating van echo's etc. Tot nu toe moet ik mij iedere keer verdedigen tegen metingen met apparatuur op het dak van een flat. Dat kan ik verliezen of winnen, maar ik zit altijd in het defensief.

De heer **Van Wijk**: De kern van de zaak is dat in de PKB met een niet meetbare norm wordt gewerkt. Die is zodanig geconstrueerd, dat je niet

aan de hand van individuele metingen een resultaat kunt samenstellen. Je moet er echt ervaringsgegevens tegenover stellen en die parallel laten lopen. Je kunt dan zien hoe het ene model, dat niet stuurbaar en handhaafbaar meer is, moet worden omgezet naar iets anders. Het kan niet anders dan dat je daar een bepaalde periode voor nodig hebt. Als je dat eerst geregeld wilt hebben, ontstaat er een vertraging. Dus kunnen wij niet anders dan het nu van start laten gaan, op basis van de gelijkwaardige omzetting die wij nu kunnen berekenen. Wij kunnen die toetsen in de praktijk en vandaar uit tot een meetbare situatie proberen te komen.

De heer **Pormes**: U zegt eigenlijk impliciet dat zolang wij nog moeten toetsen wij eigenlijk niet kunnen spreken over gelijkwaardigheid.

De heer **Van Wijk**: Ja. Gelijkwaardig is een begrip dat niet exact gedefinieerd is. Het is de beste omzetting die wij op dit moment kunnen voorstellen. Daarna kun je aan de meetlat gaan leggen en op een andere manier gaan toetsen. Daar is tijd voor nodig. In een bepaalde fase is daar niet voor gekozen. De film kan ook niet worden teruggedraaid, tenzij de vertraging wordt geaccepteerd.

De heer **Pormes**: Misschien kan ik het nog een beetje op scherp zetten. De minister stelt dat iets gelijkwaardig moet zijn. Vervolgens wordt een MER-rapportage ingezet om dat te kunnen vaststellen. Daarna komt er een toetsingscommissie, die moet toetsen of de rapportage wel goed in elkaar steekt. Kan de gelijkwaardigheid worden aangetoond?

De heer **Van Wijk**: Nee, de overgang van het ene stelsel naar het andere moet gelijkwaardig zijn. Bij dat andere stelsel hoort een meetlat.

De heer **Pormes**: Wij hebben gesproken met de commissie-MER. Die zegt tegen ons en schrijft ons ook, dat met de effectrapportage niet kan worden aangetoond en dat zij ook niet kan worden overtuigd dat het gelijkwaardig is. Andersom gaat het ook niet. Wij zitten met het simpele probleem dat de minister ons nog niet kan overtuigen dat het gelijkwaardig is. Wij staan voor de kwaliteit van de wetgeving. Wij moeten of wij wat in de wet staat ook kunnen waarmaken. Vervolgens is er nog de onafhankelijke commissie-Berkhout. Die is helemaal onafhankelijk. Zij staat niet aan de kant van de milieubeweging en ook niet aan uw kant. Zij streeft ook naar de twee doelstellingen. Ik ga uit van de integriteit van een ieder, ook van de mensen die wij hier uitnodigen.

De heer **Cerfontaine**: Dan wil ik toch even zeggen dat ik nooit iemand zoveel politiek lobbywerk heb zien doen als de commissie-Berkhout.

De heer **Pormes**: Het probleem is dat wij een wet moeten behandelen waar de gelijkwaardigheid in staat. De minister moet ons daarvan kunnen overtuigen. Zij zet daarvoor een aantal instrumenten in. Met al die instrumenten blijkt dat het niet zo is.

De heer **Cerfontaine**: Alleen de NLR heeft gezegd dat het als je op een bepaalde manier kijkt allemaal wel in orde komt. Voor de rest heeft niemand dat gedaan.

De heer **Terlouw**: Hoe gek het ook klinkt, de gelijkwaardigheid is niet mijn grootste prioriteit. Ik wil dat wij ons werk kunnen doen. Ons werk is het maken van een afweging tussen ongelijkwaardige belangen. Dat is een politieke taak. Die belangen zijn uw belang, het nationale belang van de Luchtvaartwet en het belang van de mensen die bij Schiphol wonen. Wij kunnen die afweging niet maken, want wij praten al maanden over het systeem. Wij vragen ons af of er gelijkwaardigheid is of niet en of de

meetmethodes goed zijn. Wij doen ons werk niet. U doet dat eigenlijk ook niet. U zou hier eigenlijk een vlammend pleidooi moeten houden voor het nationale belang van de luchthaven en dat van de KLM. Dat is uw taak. Vervolgens moet de milieubeweging komen, die moet zeggen dat de mensen moeten kunnen slapen, enz. Wij moeten die argumenten goed kunnen beoordelen. Dan maken wij een goede afweging. Daarvoor hebben wij een goede wet nodig. De wet voldoet nu niet aan de eisen die je eraan moet stellen. Als de wet goed is kijken wij wel naar die gelijkwaardigheid, want dan kunnen wij een afweging maken. Ik heb de heer Cerfontaine voor de radio, volkomen begrijpelijk, horen zeggen dat de Eerste Kamer niet moet zeuren, want de Tweede Kamer heeft de wet goedgekeurd. De vijfde baan moet in gebruik worden genomen. Dat vinden wij hier in grote meerderheid ook, maar het moet verantwoord kunnen. Wij moeten niet eindeloos twijfelen over het stelsel. Als Berkhout ons om een heleboel meetpunten vraagt, zodat hij de geluidsbelasting overal kan meten, weet ik niet of uw bewegingsvrijheid daardoor wordt ingeperkt. Als u zegt dat de mensen maar wat minder goed moeten slapen vanwege het nationale belang, vind ik dat totaal toegestaan. Dat is uw kant van de afweging.

De heer **Cerfontaine**: Wij worden meegezogen in een inhoudelijke discussie. Ik heb overigens nooit gezegd dat de Kamer niet moet zeuren. Dat zou ik niet respectvol vinden. Ik heb alleen gezegd dat de inhoudelijke toetsing door de Tweede Kamer antwoord op buitengewoon veel vragen heeft gebracht. Ik kijk natuurlijk naar de way-out. Wij hebben gesproken met de commissie-MER over een aanvullende MER in 2005. Wij kunnen de gelijkwaardigheid met de PKB vastleggen in een uitvoeringsbesluit. Ondertussen kan de commissie-Berkhout kijken naar berekenen en meten. De commissie-MER kan in de aanvullende MER vaststellen hoe het zit met de gelijkwaardigheid. Dan kan ik de belangen van Schiphol en van de KLM doorvoeren. Anders loopt het vast. De strijd is nu al jaren bezig. Misschien zijn wij daarin meegezogen. Ook in ons programma staan echter groei, duurzaamheid, support en milieu. Ik houd mij heus wel bezig met de inhoud. Wij hebben gereageerd op de MER, omdat wij wat de commissie stelde willen weerleggen. Het gaat over fine-tuning en over gelijkwaardigheid. Met het huidige volume, met een baan die midden in het niets ligt en met een prestatie die al jarenlang veel beter is dan in de PKB wordt gevraagd, durf ik te stellen dat wij ver onder de 10 000 blijven. Dat kun je zonder welk model dan ook zien. Mijn vlammende betoog is dat het van bestuurskracht getuigt als wij in 2005 de way-out hebben, waarbij Berkhout zijn kans krijgt, de MER wordt aangevuld en wettelijk is vastgelegd dat wij teruggaan naar de PKB.

De heer **Van Wijk**: Ik kan de heer Terlouw een heel eind volgen, maar maak toch enkele kanttekeningen. Hij zou het kunnen billijken dat ik hier kom om mijn eigen belang te bepleiten, maar dat moet nu niet in deze fase. Wij hebben ons in de PKB-discussie gecommitteerd aan de dubbele doelstelling. Dan kan ik niet meer zeggen dat de milieugrenzen maar veranderd moeten worden als ze mij in de weg zitten. Wij hebben tegen het kabinet gezegd dat wij binnen de grenzen die het zou vaststellen zouden opereren. In een debat over de gelijkwaardige omzetting kan ik dan niet zeggen, dat die mij nu eigenlijk niet meer uitkomt en dat de grenswaarden maar even veranderd moeten worden. Daarvoor zijn wij nu niet hier.

Het vaststellen van de twee doelstellingen is het resultaat van een politieke afweging. De Eerste Kamer heeft nu in mijn ogen te maken met een andere politieke afweging, namelijk dat gelijkwaardigheid samenhangt met het vaststellen van waarden. Dat wordt een waardeoordeel, omdat niet tot een objectieve kwantitatieve vaststelling is te komen. Niet verwacht mag worden dat je een eenduidig oordeel krijgt van iemand die

zegt: zo is het en niet anders. Het is aan de politiek om daarover een oordeel te vellen. Mijn stelling is dat het niet juist is als de politiek dan zegt dat zij er niets mee kan. U moet uw verantwoordelijkheid nemen, voor de twee elementen in de afweging en voor de andere afweging.

De heer **Cerfontaine**: Wij hebben natuurlijk ook een betrouwbare en voorspelbare overheid nodig. De Tweede Kamer besluit om een baan aan te leggen, die te gaan gebruiken als hij klaar is en daarvoor een wet te ontwikkelen. Als er dan geen vigerend voorschrift is, moet zij de moed hebben om vast te stellen dat er veel opinies zijn en dat die moeten worden gestroomlijnd. De sector kan in 2005 een probleem hebben. Stel dat er dan een MER komt waarin wordt aangetoond dat de gelijkwaardigheid er niet is en dat er waarden moeten worden bijgesteld om wel tot gelijkwaardigheid te komen. Ik kan ook va banque spelen en zeggen dat wij wel zullen zien. Misschien worden wij wat emotioneel doordat wij jarenlang dag en nacht met deze materie bezig zijn geweest. Wij hebben in de loop der jaren ook geleerd om mee te denken met de politiek en met het bestuur.

De heer **Terlouw**: Waarom accepteert u dan niet wat meer handhavingspunten?

De heer **Cerfontaine**: Daar ben ik nu fel op. Dat is een schijnoplossing. Dat is nu precies wat niet zou voldoen. Doet u mij links en rechts maar drie handhavingspunten! Dat zou goedkoop zijn. Zo werkt het systeem niet. Er is een Totaal Volume Geluid, er zijn handhavingspunten en er is een routegebruik. Als dat niet het geval is, moet het systeem worden weggegooid. Als Berkhout mij kan aantonen dat het beter gaat met handhavingspunten in de buitengebieden, waar je kunt meten, is dat prima. Wij staan daarvoor open.

De heer **Bierman**: Als dat nu waterdicht kan worden gegarandeerd, hebben wij in de tijd iets gewonnen.

De heer **Cerfontaine**: U kunt toch in het luchthavenbesluit vasthouden aan de gelijkwaardigheid met de PKB, hetgeen dan ex ante wordt vastgesteld en ex post kan worden getoetst? In 2005 wordt de commissie-MER nog eens gevraagd een rapportage uit te voeren. Berkhout heeft dan gerekend en gemeten. Dan kan blijken dat de grenswaarden moeten worden bijgesteld. Dat is toch een oplossing voorwaarts?

De heer **Van den Berg**: Dat is ons dilemma. Er moet dan vastgelegd worden dat er bijgesteld zal worden als dat nodig is. Dat moet dan een wettelijke basis krijgen.

De heer **Cerfontaine**: Het zal toch moeten. Wij hebben in 2005 een andere volgorde van preferent baangebruik. Dat betekent dat dan toch de handhavingspunten, bij een noordelijke en een zuidelijke taxibaan, moeten worden bijgesteld. In het luchthavenverkeersbesluit, dat nog in de Tweede Kamer voorligt, kan worden vastgelegd dat die toetsing plaatsvindt en dat aanpassing mogelijk is. Dan is er een wettelijke basis voor. Volgens mijn bestuursjuristen is dat mogelijk.

De heer **Terlouw**: Niet dat je kunt, maar dat je zult vastleggen!

De heer **Cerfontaine**: Dwingend, ja. Daar ben ik voor.

De heer **Lemstra**: Uw juristen leveren wel meer werk aan het departement. Misschien is het wijs dat zij ons zo'n bepaling doen toekomen.

De heer **Cerfontaine**: Soms heb ik wel enige schroom, omdat ik het gevoel heb dat wij departementaal werk doen. Wij gaan dan wel eens over onze grenzen heen.

De **voorzitter**: Maar als u ons van advies kunt dienen om hier uit te komen willen wij dat natuurlijk graag. Wij zien graag vastgelegd dat er in 2005 sprake zal zijn van gelijkwaardigheid met de PKB.

De heer **Cerfontaine**: Ik zal dat met alle plezier doen.

De heer **Van Wijk**: Maar dat neemt de essentie niet weg dat er altijd een waardeoordeel zal zijn. Dat is dan een politieke afweging.

De **voorzitter**: Het gaat ook om herstel van vertrouwen. Dat moeten wij ook beoordelen. Wij krijgen niet alleen brieven van de milieubeweging, maar vooral ook van de besturen uit de regio. Gemeentebesturen zijn zeer kritisch. Ik heb de indruk dat zij hun mening meer baseren op het advies van de MER-commissie en het advies van de commissie-Berkhout.

De heer **Van Wijk**: Er is maar één manier om het vertrouwen te herstellen, namelijk door de ondoorzichtigheid van de huidige methodiek zo snel mogelijk in te ruilen voor iets wat veel objectiever is, hoe moeilijk het ook is om vast te stellen of de omzetting echt gelijkwaardig is. U zult van niemand een ondubbelzinnig advies krijgen, want dat is niet te geven. Er moet echter zo snel mogelijk een transparante methode komen die wel objectiviteit waarborgt.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water**: Een terugkerend punt van discussie in onze commissie is wanneer u feitelijk de vijfde baan in gebruik wilt en kunt nemen.

De heer **Cerfontaine**: 28 november 2002.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water**: Maar dan is de kruising er nog niet of het exploitatiesysteem is nog niet in orde.

De heer **Cerfontaine**: Als het volgens schema gaat, vindt op 28 november de eerste vlucht plaats, met de mensen die er ooit gewoond hebben. Daarna komt de Zwanenburgbaan aan de beurt. Wij moeten daar een aantal kruisingen maken, dus wij gaan die baan in 2003 een tijdje als taxibaan gebruiken. Wij hebben de vijfde baan nodig om daaraan te werken. Dat betekent dat het totale vijfbanenstelsel in de loop van 2003 full-fledged kan worden gebruikt.

De **voorzitter**: Zijn de proeven met het invliegen dan al voorbij?

De heer **Cerfontaine**: Dan is alles gebeurd.

De heer **Van Wijk**: Als men werkelijk een vermindering van de problematiek wil, moet men zorgen dat de vijfde baan zo snel mogelijk wordt gebruikt. Het is evident dat die minder geluidsbelasting zal opleveren. Of dat echt gelijkwaardig is zal tot sint juttemis gevraagd blijven worden. Maak het nieuwe systeem transparant en objectief meetbaar.

De heer **Promes**: Het probleem is dat het een soort koppelverkoop wordt van een vijfde baan plus een slechte wetgeving. Dat is nu mijn positie en verantwoordelijkheid.

De heer **Van Wijk**: Dat is een waardeoordeel.



De heer **Promes**: Ik geef een politiek waardeoordeel over de wetgeving. U vroeg daarom. Impliciet hebt u dat ook toegegeven, want u hebt gezegd dat gelijkwaardigheid in de wetgeving op dit moment niet is aan te tonen. Dat kan pas over een aantal jaren.

De heer **Van Wijk**: Dat zeg ik helemaal niet.

De heer **Promes**: Natuurlijk moet de vijfde baan doorgaan, maar niet ten koste van alles. Daarom hebben wij een paar maanden geleden al bij de minister gepleit voor een reparatie van de wetgeving. Het probleem ligt voor een belangrijk deel bij de minister zelf.

De heer **Cerfontaine**: In de PKB staan doelstellingen over het aantal ernstig gehinderden, de 35 Ke-zone. Dat geldt bij ons baangebruik bij een volledig volume. Dat volledige volume is in 2005 in de verste verte niet bereikt. De commissie-Berkhout komt dan met een uitwerking in details, vooral voor de buitengebieden. Neem die ruimte dan. Het betekent nog niet dat de wetgeving slecht is, maar er moet fine-tuning plaatsvinden in de uitvoeringsbesluiten. Ik zal met alle plezier doorgeven hoe dat zou kunnen.

De heer **Terlouw**: Laat de minister ondubbelzinnig in de wet vastleggen dat er iets aan wordt gedaan als bij de evaluatie in 2005 blijkt dat het niet gelijkwaardig was, dat er meer gehinderden zijn of op sommige punten meer gehinderden. Dan zijn wij een eind geholpen.

De heer **Cerfontaine**: Maar dat kan niet in een novelle. Het zal dus in een uitvoeringsbesluit van de wet moeten, het luchthavenverkeersbesluit.

De **voorzitter**: Wij discussiëren steeds over twee punten in de wet, de gelijkwaardigheid, die er expliciet in staat, en de handhavingspunten, die zijn gesitueerd op en rond de 35 Ke-contour. De commissie-Berkhout zegt met nadruk dat wij dat breder moeten zien. Er moet worden gewerkt met geluidslandschappen, die u ook al noemt.

De heer **Cerfontaine**: Wij hebben gezegd dat het prima is als men in 2005 met zo'n systeem komt. Nu hebben wij niets. Nu zou er een novelle moeten zijn, is er een demissionair kabinet en zijn er nog wat van die dingen. Als u mij toestaat, kom ik met een voorstel dat met de kracht van een PKB in het luchthavenverkeersbesluit kan worden vastgelegd. Dat heeft een wettelijke verankering.

De heer **Lemstra**: Wij zouden een signaal kunnen afgeven zoals u nu formuleert, waarop de minister heeft te reageren voordat wij het wetsontwerp behandelen. Als de minister dan bikkelhard zegt dat zij het zo gaat doen, heeft zij de Kamer mee. Als zij zwabbert, krijgt zij geheid gedonder met de Kamer.

De **voorzitter**: Ik zeg de heren Cerfontaine en Van Wijk hartelijk dank voor hun komst naar Den Haag. Wij wachten hun adviezen met belangstelling af.

De heer **Cerfontaine**: Wij danken u dat wij hier mochten komen, met excuses dat wij iets te politiek waren!

Sluiting 15.20 uur.

**Gesprek** tussen de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer en de heren **S.H. van der Kluit** en **J.H. Griese** op 14 mei 2002 in het gebouw van de Eerste Kamer.

Aanwezig zijn: de heer Baarda (CDA, voorzitter), de heer Bierman (OSF), mevrouw Bierman-Beukema toe Water (VVD), de heer Terlouw (D66), de heer Van den Berg (CU/SGP), de heer Lemstra (CDA), de heer Castricum (PvdA), de heer Pormes (GroenLinks) en de heer Nieuwenhuizen (griffier).

De heer **Van der Kluit**: Voorzitter. Mijn naam is Van der Kluit en ik ben werkzaam als juridisch adviseur onder meer voor het Platform Leefmilieu Regio Schiphol. Mijn adviesbureau opereert op het snijvlak van milieu en recht. Voorts heb ik zitting in de commissie Geluidhinder Schiphol namens de Milieufederatie Noord-Holland.

De heer **Griese**: Mijn naam is Griese. Ik heb mij in de afgelopen tien jaar bezig gehouden met Schiphol en ik beschouw mij op het gebied van geluidsoverlast als een ervaringsdeskundige. Ik ben klinisch psycholoog en was aanvankelijk met name geïnteresseerd in de gezondheids-onderzoeken. Overigens heb ik op dit moment een praktische vraag: mag ik beschikken over de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 28 maart 2002?

De **voorzitter**: Die brief was gericht aan de Tweede Kamer en is in afschrift gestuurd naar de Eerste Kamer.

De heer **Van der Kluit**: Voorzitter. Ik heb mijn punten op papier gezet en aan de leden van uw commissie overhandigd. Ik zal de hoofdpunten nog eens op een rij zetten.

De afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft tweemaal de Aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol vernietigd; de voorzitter van die afdeling heeft de Aanwijzing voor het vijfbanenstelsel voor onbepaalde tijd geschorst. Er is hiermee een impasse ontstaan die de minister met het wetsvoorstel, dat gericht is op het in gebruik nemen van de vijfde baan, tracht te overbruggen. Met het voorstel wordt de invoering van een nieuwe systematiek ten aanzien van geluidshinderindicatie beoogd. Die systematiek zou te vergelijken zijn met de in te voeren Europese richtlijn op dit punt. In die richtlijn worden niet alleen nieuwe geluidshinderindicatoren geïntroduceerd, maar wordt ook uitgegaan van een zonestelsel. In het wetsvoorstel wordt echter alleen gewerkt met handhavingpunten. Het voorstel staat dan ook op gespannen voet met de ontwerprichtlijn. Naast de zoneringsystematiek moet ook gelet worden op de geluidsbelastingkaart en actieplannen die volgens de Europese richtlijn moeten worden opgesteld, hetgeen vergelijkbaar is met de «oude» Nederlandse systematiek van geluidsschillen. De methodiek van «noise-mapping» ligt echter niet ten grondslag aan het wetsvoorstel. Als dit onveranderd door de Eerste Kamer wordt aangenomen, kan de toekomstige wet op termijn in strijd zijn met de Europese richtlijn.

De minister gaat in haar brief van 19 april uit van de behandeling van de uitvoeringsbesluiten door de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat in de Tweede Kamer op 24 april. Die behandeling heeft echter geen doorgang gevonden. Verder wijst de minister in de desbetreffende brief op de naar haar mening «onmiskenbare milieuvoordelen». Zij hanteert daarbij echter schijnargumenten; er zal waarschijnlijk inderdaad sprake zijn van een reductie in 2003, maar in 2005 en 2010 zal het aantal vliegtuigbewegingen toegenomen zijn tot circa 525 000 en 617 000. Met dat verkeersvolume zullen de Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan even intensief gebruikt moeten worden als momenteel het geval is. De minister stelt dat de vijfde baan op 1 januari 2003 in gebruik genomen zal worden, maar dat is niet formeel vastgelegd. De bepalingen in de

vigerende Aanwijzing hebben betrekking op de periode na ingebruikname van de vijfde baan, waarbij geen jaartal is genoemd. Ook in de PKB is slechts het streven naar 2003 opgenomen. De aanleg van een taxibaan langs de Zwanenburgbaan leidt tot uitstel van de vijfde baan; deze zal dan ook hoogstwaarschijnlijk pas in 2004 operationeel kunnen zijn.

In de brief van de minister wordt gewezen op de investeringen van de luchthaven in de aanleg van de vijfde baan. Aangezien de vergunningen nog niet waren afgegeven, kan verlies op dit punt beschouwd worden als een bedrijfsrisico. Het argument van gedane investeringen is dan ook niet doorslaggevend.

Naar de opvatting van de minister kan het monitoringstelsel gelijk worden gesteld aan de systematiek van «noise mapping» in de EU-richtlijn. Die systematiek dient echter wettelijk verankerd te zijn; de MER is een beleidsdocument zonder wettelijke status.

Het statistisch causaal model, ter beheersing van het groepsrisico, zal volgens de minister in 2005 gereed zijn. Het is evenwel onwaarschijnlijk dat het kort daarop in wetgeving zal zijn neergelegd en operationeel zal worden.

De minister stelt dat na 2005 extra handhavingspunten worden vastgesteld. Gelet op de ervaringen met Schiphol in het verleden kan dat vaststellen nog lang op zich laten wachten. De methode van het geluidslandschap, die voorgesteld is door de commissie-Berkhout, lijkt beter dan de methode van de minister; het handhaven van vier extra punten is moeilijker dan het hanteren van de systematiek van de commissie-Berkhout. Die systematiek is echter op voorhand afgewezen.

Verschillende geluidswaarden zijn herberekend als gevolg van het stellen van nieuwe normen. Ook het VOS-model is herberekend. Er zijn echter geen herberekeningen uitgevoerd naar L-den en L-night hetgeen uitermate onlogisch is. Volgens de huidige systematiek, met 65 dB(A)-afkap, is een bepaalde Ke-waarde berekend, die vervolgens is omgezet in L-den 58 dB(A). Het effect van de 65 dB(A)-afkap zal zich in versterkte mate voordoen in de berekening van de feitelijke geluidsbelasting. Uit cijfers van het onderzoek dat door DHV is uitgevoerd in het kader van het Tijdelijk overleg platform Schiphol blijkt dat de reductie van geluidsgehinderde woningen binnen 35 Ke met 65 dB(A)-afkap slechts 1% is en dat er bij 50 dB(A)-afkap zelfs sprake is van een flinke toename. Verder blijkt de reductie van het aantal geluidsgehinderde woningen binnen 20 Ke met 50 dB(A)-afkap geringer dan met 65 dB(A)-afkap. De door de minister gebruikte methode bevat dan ook een ernstige weeffout. Uit diverse rapporten blijkt dat de feitelijke geluidsbelasting, inclusief 65 dB(A)-afkap, verschilt van de berekeningen als gevolg van onjuiste invoergegevens. Sinds 1993 worden NOMOS-registraties uitgevoerd op Schiphol. Alle gegevens wijzen erop dat de berekeningen van geluidsbelasting onjuist zijn. De minister heeft daar echter nooit wat mee gedaan. In de PKB zijn extra beschermingswaardige woongebieden aangewezen, te weten Amsterdam-Buitenveldert, Amstelveen, Aalsmeer en Zwanenburg. Deze dienen zoveel mogelijk ontzien te worden. Uit de bijlage die ik de commissie zal toesturen blijkt echter dat de woongebieden rond de genoemde plaatsen in het geheel niet worden ontzien. De groei is op andere banen groter geweest dan op de Kaagbaan. Ook zullen de genoemde gebieden bij het operationeel worden van de vijfde baan even frequent overvlogen worden als momenteel het geval is.

De vrijwaringszone is enerzijds ingesteld ter voorkoming van het ontstaan van meer geluidgehinderde woningen en anderzijds als bescherming tegen externe risico's. De Ke-systematiek kan niet een op een vertaald worden naar L-den. Toch houdt de minister dezelfde vrijwaringszone aan, terwijl de 58 dB(A)-contour tot gevolg heeft dat in een aantal gebieden de zones worden versmald. Die 58 dB(A)-contour kan echter in principe vol gevlogen worden. De ruimtelijke kwaliteit en de bescherming tegen externe risico's worden dan ook niet meer voldoende gewaarborgd door

het handhaven van de vrijwaringszones. Ook op dit punt is geen sprake van gelijkwaardigheid. Er moet een herberekening plaatsvinden van 30 Ke naar L-den om op die manier een nieuwe vrijwaringszone vast te stellen. Daarmee ontstaat echter ongelijkwaardigheid met de PKB.

Gelet op de uitvoeringsbesluiten moeten er veel meer bepalingen worden gehandhaafd dan momenteel het geval is. De handhaving is tot nu toe uitermate problematisch verlopen. Per 1 maart 2000 is geen sprake van handhaving van tolerantiegrenzen. Het justitiële traject heeft slechts geleid tot het eenmalig opleggen van een boete van 250 gulden. Uit de uitvoeringsbesluiten van het luchtverkeersbesluit blijkt dat de tolerantiegrenzen kilometers zijn verruimd in vergelijking met de grenzen in de Aanwijzing. Er is ook in dit verband geen sprake van gelijkwaardigheid. De bepalingen rond luchtverontreiniging en geur zijn niet gelijkwaardig aan het gestelde in de PKB; de CO<sub>2</sub>- en geurbepalingen worden immers niet overgenomen.

Het onderzoek naar slaapverstoring had in 1999 afgerond moeten zijn. Het is tragisch dat de resultaten van dat onderzoek anno 2002 nog steeds niet beschikbaar zijn.

De minister heeft voorgesteld om besluiten ten aanzien van Schiphol op de negatieve lijst van voor beroep vatbare besluiten te plaatsen. Dit is echter onnodig. De administratieve rechter kan heel goed bepalen of algemeen verbindende voorschriften al dan niet voor beroep in aanmerking komen. Het bij voorbaat uitsluiten van deze mogelijkheid is in vergelijking met andere wetfamilies onlogisch.

Het in gebruik nemen van de vijfde baan is vanuit maatschappelijk oogpunt wenselijk. In dit verband zijn er drie mogelijkheden te noemen. De PKB kan gewijzigd worden, zoals de minister in een brief van 1997 over een vergissing in emissiegegevens heeft aangegeven. Die omissie is overigens nooit gecorrigeerd in de PKB, waardoor de Aanwijzing per definitie niet in overeenstemming kan worden gebracht met de PKB. De PKB kan ook gewijzigd worden, inclusief de emissiegegevens, met het schrappen van CO<sub>2</sub>- en geurbepalingen. Ten slotte kan met het oog op de tijd de suggestie van de heer Terlouw om een noodwetje op te stellen in overweging worden genomen. Dat is waarschijnlijk de beste oplossing. Daarbij dient de restrictie te gelden dat wordt uitgegaan van maximaal 460 000 vliegbewegingen per jaar. Momenteel zijn er op de luchthaven jaarlijks 420 000 vliegbewegingen; met een groei van ongeveer 20 000 per jaar kan de luchthaven twee jaar vooruit. In die periode kan een betere Schiphol-wet in elkaar gezet worden dan waarvan momenteel sprake is.

De heer **Griese**: Voorzitter. Ik wil slechts een punt toelichten. Ik heb ten aanzien van het slaaponderzoek de vinger nauwgezet aan de pols gehouden. Kortgeleden heb ik intensief telefonisch contact gehad met het RIVM naar aanleiding van berichten dat een en ander wederom werd uitgesteld. Ik heb informeel gehoord wat de resultaten ongeveer zijn, maar de publicatie daarvan wordt weer uitgesteld.

Onze achterban acht het positief dat de commissie zorgvuldig de situatie bekijkt. Gelet op de ernstige ontwikkelingen in de politiek is het voortzetten van die nauwgezette beoordeling noodzakelijk, zodat dubieuze gremia daarmee niet aan de haal kunnen gaan.

De heer **Terlouw**: Bent u tevreden als de minister tot noise mapping overgaat, veel meer handhavingspunten instelt en normen wijzigt als in 2005 na meting blijkt dat er geen sprake is van gelijkwaardigheid?

De heer **Van der Kluit**: De vraag is waaraan gegevens worden afgemeten. De minister heeft zelf bevestigd dat de Ke-systematiek niet deugt. Gelijkwaardigheid zou langs die weg gemeten worden aan de hand van een wrakke methode.

De heer **Terlouw**: Momenteel wordt niet gemeten, laat daarover geen misverstand bestaan. In 2005 wordt wellicht wel gemeten. Die gegevens kunnen vergeleken worden met al dan niet aangepaste berekeningen. In ieder geval ontstaat daarmee een bepaald beeld. In de wet zou kunnen staan dat de normen worden gewijzigd als dat beeld slechter is dan momenteel het geval is. Voldoet een dergelijke passage voor u?

De heer **Van der Kluit**: Naar mijn mening is het niet mogelijk. Uit onderzoeken blijkt dat ongeveer 30% van de vliegtuigpassages niet gemeten kan worden, bijvoorbeeld omdat het te hard waait. Er zal altijd een extrapolatie uitgevoerd moeten worden.

De heer **Terlouw**: Men moet toch wat doen.

De heer **Van der Kluit**: Ja, maar dan is er nog steeds het probleem van het bepalen van de gelijkwaardigheid. Die is alleen te bepalen als vanaf 1990, 1996, 2003 enzovoort herberekeningen worden uitgevoerd in L-den en L-night. Gelijkwaardigheid kan niet worden bepaald op de manier die de minister voorstelt, namelijk volgens de Ke-systematiek. Dat is per definitie, meteorologisch, onjuist.

De heer **Terlouw**: De commissie-Berkhout stelt voor om vanaf 1993 herberekeningen uit te voeren om de vergelijking te vergemakkelijken. Als in de wet wordt opgenomen dat de normen worden gewijzigd als de situatie is verslechterd, bent u dan tevreden?

De heer **Van der Kluit**: Naar mijn mening is dat aanvaardbaar.

De heer **Pormes**: Kunt u aangeven in wiens opdracht dat onderzoek naar slaapverstoring wordt verricht?

De heer **Griese**: Het betreft de afsluiting van fase 1. In 1996 heeft de Kamer de motie-Te Veldhuis c.s. aangenomen over het verlengen van het nachtregime met een uur. In de wet is daarover niets opgenomen. Al het onderzoek had het doel, beleidsbepalend te zijn, maar steeds komt het als mosterd na de maaltijd en verdwijnt het in een la. Op berichten van GGD's en onze kant wordt niet gereageerd. De opdracht is in handen van het RIVM, maar het slaaponderzoek wordt uitgevoerd door TNO. Het is vervelend, maar zo langzamerhand wordt een persoon paranoia van de situatie. Bij het hinderonderzoek van 1998 is ook twee jaar vertraging opgelopen. Het onderzoek naar grote luchthavens in opdracht van minister Borst was in anderhalf jaar afgerond. Zij zag ook in dat onderzoeken werden getraineed. Het onderzoek is in technisch opzicht lastig en heeft om die reden geruime tijd in beslag genomen. Er is daarnaast echter ook sprake van onzorgvuldigheid. Het onderzoek had in een eerder stadium gereed kunnen zijn. Ik hecht eraan dat deze commissie de resultaten van het onderzoek meeneemt in haar beoordeling. Mogelijk heeft u als commissie de mogelijkheid om druk uit te oefenen op het beschikbaar komen van de resultaten. In ieder geval kan de commissie een brief van het platform over dit onderwerp tegemoet zien.

Sluiting: 16.19 uur.