

Vergaderjaar 2004–2005

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 3

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 20 oktober 2004

¹ Samenstelling:

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

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

² Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), Buijs (CDA), voorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), Van Gent (GroenLinks), Geluk (VVD), Veenendaal (VVD), Dijsselbloem (PvdA), ondervoorzitter, Snijder-Hazelhoff (VVD), Depla (PvdA), Van Oerle-van der Horst (CDA), Van As (LPF), Van den Brink (LPF), Van Bochove (CDA), De Ruiter (SP), Duyvendak (GroenLinks), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Spies (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Timmer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Kruijssen (PvdA) en Samsom (PvdA).

Piv. leden: Crone (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Mastwijk (CDA), Ormel (CDA), Halsema (GroenLinks), Luchtenveld (VVD), Oplaat (VVD), Boelhouwer (PvdA), Örgü (VVD), Dubbelboer (PvdA), Hessels (CDA), Kraneveldt

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben op 2 september 2004 overleg gevoerd met staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Van Geel van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over:

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 17 juni 2004 houdende afschrift van de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de Eerste Kamer inzake uitvoering van de motie-Baarda (29 665, nr. 1);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 18 juni 2004 houdende plan van aanpak voor de evaluatie Schipholbeleid (VW-04-449).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **De Krom** (VVD) ziet de evaluatie van het Schipholbeleid als een uitgelezen kans voor de overheid en de sector om het vertrouwen dat in het afgelopen jaar bij een deel van de bureaus van Schiphol verloren is gegaan, terug te winnen. Het plan van aanpak ademt een sfeer en een ambitie van openheid, transparantie en zorgvuldigheid. Hij ziet het hele proces en de uitkomst daarvan dan ook met vertrouwen tegemoet en hoopt dat iedereen uiteindelijk zal zeggen dat het een eerlijk en open proces is geweest. Dat is het doel van de evaluatie.

Het heeft zijn instemming dat de staatssecretaris verder gaat met de evaluatie dan de wet vereist en dat er ruimte is voor het indienen van voorstellen ter verbetering van het stelsel. Hij benadrukt dat de VVD de mainportdoelstelling en het dubbelbesluit als zodanig niet ter discussie wil stellen. Welke toetsingscriteria liggen overigens ten grondslag aan de mainportdoelstelling? Hoe en door wie worden deze criteria opgesteld en wanneer krijgt de Kamer die?

(LPF), Varela (LPF), Ten Hoopen (CDA), Vergeer (SP), Vos (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Vietsch (CDA), Sterk (CDA), Haverkamp (CDA),

Koser-Kaya (D66), Gerkens (SP), Verbeet (PvdA), Balemans (VVD), Waalkens (PvdA), Van Heteren (PvdA) en Wolfsen (PvdA).

De heer De Krom wil dat de evaluatie wordt gezien als een project. Het vereist een strakke tijdsplanning omdat er veel partijen bij betrokken zijn en ook opdrachten aan derden worden verstrekt. Verder moet worden voorzien in een goede communicatie. Het is derhalve noodzakelijk dat op het ministerie een apart projectbureau wordt opgericht dat beschikt over voldoende financiële middelen en menskracht om dit proces tot een goed einde te brengen. Dit moet dan ook terug te vinden zijn in de begroting van het ministerie.

Het is nog onduidelijk hoeveel onafhankelijke commissies er worden ingesteld en wat deze commissies precies gaan doen. Waar nodig moet de onafhankelijkheid worden gewaarborgd, maar er moet tegelijkertijd voor worden gewaakt dat niet een hele kerstboom wordt opgetuigd met tal van commissies en deskundigen die over elkaar heen struikelen. Dit kan leiden tot een vertraging van het proces en het onnodig uitstellen van te maken keuzes. De heer De Krom pleit voor meer duidelijkheid op dit punt. Hij is van mening dat de gelijkwaardigheid van het beschermingsniveau strikt onafhankelijk moet worden beoordeeld, maar dat de regie over en het management van het hele proces bij het ministerie zelf moeten liggen. Het ministerie moet kunnen worden aangesproken op het verloop van de evaluatie. Het zal in eerste instantie zelf keuzes moeten maken en voor de beoordeling van bepaalde voorstellen externe expertise moeten inhuren. De Kamer zal dan in een later stadium over die keuzes discussiëren. De Kamer zal dan voorts inzicht moeten krijgen in de aange dragen alternatieven en de redenen waarom bepaalde voorstellen wel zijn overgenomen en andere niet.

De heer De Krom acht een goede tijdsplanning en een zorgvuldige procedure essentieel voor het welslagen van de evaluatie van het Schipholbeleid. Sommige partijen hebben aangegeven dat zij de planning erg krap vinden. Hij dringt er derhalve met klem op aan dat een projectbureau zo spoedig mogelijk met een gedetailleerde planning komt waarbij wordt teruggerekend vanaf begin 2006, het moment waarop de evaluatie in de Kamer aan de orde zal zijn. De Kamer dient de beschikking te krijgen over de uitwerking van de planning, opdat zij beter kan beoordelen hoe het proces eruitziet en op welke wijze de verschillende stappen in elkaar grijpen. Hoe kan zij op een adequate en efficiënte wijze worden geïnformeerd?

Hij is voorts van mening dat iedereen voorstellen en ideeën ter verbetering moet kunnen indienen. De ideeën van gewone burgers verdienen op z'n minst een fatsoenlijk en tijdig antwoord, ook al voldoen zij niet aan alle vereisten die de staatssecretaris in het plan schetst. Hoe zal dit proces overigens verlopen? Kunnen mensen hulp ook krijgen bij de uitwerking van ideeën met een zeker perspectief?

De heer De Krom kan zich vinden in de actieve rol van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) in het proces. Beschikt zij over voldoende middelen en menskracht om die serieuze rol te kunnen spelen? Het voorstel van de CROS om een apart adviestraject met de Kamer in te gaan, heeft hem verbaasd. Wat is daarvan de achtergrond? De heer De Krom vindt dat het ministerie een aantal dingen zelf actief zal moeten uitwerken. Zo zou de staatssecretaris zelf het voortouw moeten nemen bij het ontwikkelen van voorstellen op het gebied van het hinderbeleid. Welke mogelijkheden zijn er om hinderbeleving te verminderen? Verder moeten de rol en de organisatorische positie van de luchtverkeersleiders onder de loep worden genomen. Is er reden om iets aan de ZBO-status te doen? Moet de luchtverkeersleiding van tijd tot tijd worden geaudit? Kan de Kamer ervan uitgaan dat de luchtverkeersleiding binnen alle wettelijke randvoorwaarden tot het uiterste gaat om ervoor te zorgen dat ook vanuit het oogpunt van geluidbelasting de beste routes worden gekozen? Hij wil voorts dat het functioneren van de CROS bij de evaluatie wordt betrokken.

De samenhang met de nota Ruimte is de heer De Krom niet geheel helder.

In de nota wordt een heel duidelijke grens gesteld voor bebouwing in een gebied binnen de 20 Ke-contour. De uitkomsten van de evaluatie van het Schipholbeleid kunnen echter wel consequenties hebben voor het beleid dat nu in de nota Ruimte is vastgelegd. Die samenhang moet nadrukkelijk in de afweging worden betrokken. De afspraken naar aanleiding van de nota Ruimte mogen dan ook niet helemaal worden dichtgetimmerd. Hoe zien beide bewindslieden dat?

De regering geeft aan dat zij de motie-Meijer waarin de regering wordt verzocht om een totale grenswaarde voor emissies vast te stellen, niet letterlijk wil uitvoeren omdat dit in het milieubeleid niet gebruikelijk is en een precedentwerking kan hebben. De heer De Krom bestrijdt dit en verwijst naar het beleid ten aanzien van broeikasgassen. Hij verzoekt de regering, de motie-Meijer alsnog uit te voeren.

De heer De Krom brengt ten slotte in herinnering dat hij de staatssecretaris een half jaar geleden heeft verzocht om informatie over het vervolgingsbeleid naar aanleiding van incidentmeldingen. Hij wil graag binnen twee weken een antwoord.

De heer **Verdaas** (PvdA) stelt allereerst dat de evaluatie van het Schipholbeleid aan de orde is en dat de neiging om alvast een voorschot te nemen op de beoogde uitkomsten van die evaluatie moet worden beschouwd als de grootste valkuil bij dit dossier. Hij is positief over het plan van aanpak voor de evaluatie van het Schipholbeleid. De technocratische aanpak met vooral cijfers, feiten en berekeningen wordt enigszins losgelaten en er wordt nadrukkelijker gekeken naar de bredere context van het beleid. Iedereen wordt uitgenodigd om ideeën in te brengen. Hij heeft zo langzamerhand schoon genoeg van de discussie over de exacte interpretatie van de motie-Baarda. Wat is erop tegen om bij het begin van de evaluatie zowel de formele technocratische invalshoek als een andere interpretatie mee te nemen? Dan kan men tenminste gewoon aan de slag gaan! De heer Verdaas houdt een pleidooi voor het al eerder ingediende plan van de PvdA waarbij de systematiek als het ware wordt omgedraaid: het belonen van milieuzuinig vliegen in plaats van het almaar oprekken van de grenzen. Er zou moeten worden gestreefd naar een gedragsverandering.

Hij stelt vervolgens dat de rol van de communicatie en informatievoorziening rondom Schiphol nog nadrukkelijker in het plan van aanpak moet worden opgenomen. Bewoners rondom Schiphol schijnen twee keer vaker te klagen dan mensen in een vergelijkbare situatie elders op de wereld. Dat gedrag zou kunnen worden ingegeven door het gevoel dat zij niet serieus worden genomen en met een gesloten bolwerk te maken hebben. Het verschil tussen de hinder die mensen ervaren en de te meten of te berekenen geluidsbelasting moet worden meegenomen in de evaluatie.

Naar aanleiding van de opmerking van de heer De Krom over de rol van de Luchtvaartverkeersleiding Nederland (LVNL) wijst de heer Verdaas op de noodzaak om het institutionele complex rondom Schiphol systematisch in kaart te brengen. Het is van belang dat de verschillende afhankelijkheden en relaties goed worden geanalyseerd, zodat eventuele knelpunten op voorhand kunnen worden voorkomen.

De heer Verdaas zet vraagtekens bij het voornemen om delen van de evaluatie door een externe onafhankelijke partij uit te laten voeren. In de brief kan «onafhankelijk» worden gelezen als «neutraal». Er moet wel een onafhankelijke commissie komen die het proces bewaakt, die ervoor zorgt dat de spanningsvelden in beeld worden gebracht en dat aan de inbreng van alle belanghebbenden recht wordt gedaan. Een onafhankelijke commissie moet echter niet het inhoudelijke advies opstellen. Die discussie moet in de Tweede Kamer plaatsvinden.

Hij vraagt vervolgens aandacht voor een bericht in het Haarlems Dagblad dat uit een vertrouwelijke notitie van minister Peijs zou blijken dat het

kabinet wil inzetten op extra groei voor Schiphol. Ook vanuit de sector komen geluiden dat men in 2006 al weer tegen de grenzen aanloopt. Hoe verhouden deze berichten zich tot de evaluatie?

De heer Verdaas wijst ten slotte op de uitspraak dat een oprekking van het nachtregime tot 07.00 uur ertoe zal leiden dat Schiphol zo ongeveer failliet gaat. Kan dit onderwerp worden meegenomen in de evaluatie? Waar ligt nu een kritische grens?

Ook de heer **Duyvendak** (GroenLinks) wijst erop dat het voor het welslagen van deze hele exercitie van belang is dat iets van het gigantische wantrouwen bij mensen in de regio Schiphol wordt weggenomen. Dat is een heel kwetsbaar proces. Als dat niet lukt, bestaat het gevaar dat het zich tegen het proces keert en er alleen maar meer wantrouwen wordt gezaaid. Het plan van aanpak roept nog veel vragen op. Veel lijkt onaf te zijn of is nog niet ingevuld. De toonzetting van het plan van aanpak en de sfeer van openheid geven hoop, maar er zijn ook passages die het ergste doen vrezzen. Zo wordt gesteld dat het huidige beleid met zorg en in goed overleg met betrokkenen tot stand is gebracht. Dat is niet bepaald de indruk van velen in de regio. Alle bewonersorganisaties en natuur en milieuorganisaties hebben indertijd het overleg opgezegd en niet meegewerkt aan de totstandkoming van dit beleid. Zelfkritiek en zelfreflectie zijn hier dus wel op z'n plaats.

De heer Duyvendak acht het voor het enigszins herstellen van het vertrouwen in ieder geval beslissend dat het kabinet vandaag en in toekomstige stukken scherp uitspreekt dat het op geen enkele manier het doel van deze operatie is om te morrelen aan het beschermingsniveau of de tot nu toe gestelde grenzen. Het wantrouwen is groot dat deze evaluatie een opmaat is om, net zoals in het verleden regelmatig is gebeurd, de grenzen te versoepelen. Ook nu klinken immers vanuit de luchtvaartsector alweer geluiden dat de grenzen spoedig bereikt zullen zijn. Het kabinet en de sector dienen de evaluatie af te wachten en geen voorbarige uitspraken te doen. Verder wordt in paragraaf 3.4 «Toetsen van de effectiviteit van het beleid» de vraag gesteld of de luchtvaart de mogelijkheid heeft om zich te ontwikkelen binnen de milieuruimte. Moet die vraag wel gesteld worden? De milieuruimte was tot nu toe immers een vaststaand gegeven.

Er dient voorts meer helderheid te komen over het referentiepunt bij deze evaluatie. Met welke maat wordt gemeten? Deze materie lag ook ten grondslag aan de motie-Baarda. In het plan van aanpak wordt gesteld dat wordt getoetst of in de praktijk de beoogde bescherming wordt geboden zoals die is vastgelegd in de Schipholwet. Verderop in het plan wordt echter gesproken over een toets aan het niveau van de beoogde bescherming zoals die is vastgelegd in de overgangsartikelen en weer ergens anders over een toets aan de bescherming zoals die is beloofd in de PKB. De staatssecretaris zou helder moeten uitspreken dat er bij de evaluatie wordt gekeken of de nieuwe wet een beschermingsniveau biedt dat gelijkwaardig is aan dat van de PKB. Dat was destijds ook de concessie waarmee de Eerste Kamer uiteindelijk over de streep is getrokken. Wil de staatssecretaris uitspreken dat een gelijkwaardig beschermingsniveau het uitgangspunt bij deze evaluatie is? Als die uitspraak er niet komt, zal GroenLinks zich fel verzetten tegen de evaluatie. De heer Duyvendak hoopt oprecht dat ook bewonersorganisaties en andere betrokken instanties dan zullen weigeren om mee te werken aan de evaluatie. Die is dan immers een grote fopspeen, dan wordt geëvalueerd of «kulnormen» worden gehaald.

Hij mist bewonersorganisaties, natuur- en milieuorganisaties, afzonderlijke gemeenten en individuele bewoners in het lijstje van de betrokken partijen in het proces. In de CROS zijn deze groepen lang niet allemaal vertegenwoordigd. Ook zij moeten volwaardig in de evaluatie kunnen participeren.

Ook de heer Duyvendak wijst op de onduidelijkheid over onafhankelijke commissies en derden die bepaalde zaken zouden moeten toetsen. Hij is het eens met de heer De Krom dat de primaire verantwoordelijkheid voor het kader of de context van het hele project bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat ligt. Echter, op het moment dat de ruwe contouren zijn vastgesteld, moet het project worden losgelaten. Een suggestie is om de heer Van Egmond van het RIVM en de heer Don van het CPB een centrale en onafhankelijke rol te laten spelen bij de regie over de evaluatie van het Schipholbeleid. In het plan van aanpak wordt aangekondigd dat een Commissie voor de Milieueffectrapportage verantwoordelijk is voor een onafhankelijke toetsing van de uitvoering van het Milieueffectrapport (MER). Er is echter nergens sprake van richtlijnen voor de MER of een startnotitie. Die moeten er snel komen, zodat de Commissie voor de Milieueffectrapportage al aan het begin van het proces kan worden ingeschakeld.

De heer Duyvendak spreekt zijn zorgen uit over de plaats van het werk van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) in het proces. De staatssecretaris geeft aan dat de verbetervoorstellen van deze commissie zullen worden meegenomen. De CDV doet echter nog ander werk. Zij vergelijkt bijvoorbeeld de overgang van de maat Ke naar de maat Lden. Komt dat werk ook in de MER terecht? Ook het slaapverstoringsonderzoek baart zorgen.

De heer Duyvendak is ten slotte blij dat de Kamer nog steeds geen voorstel voor een wetwijziging heeft ontvangen om de groepsrisiconormen uit de wet te halen. Die zullen nu bijna geëffectueerd moeten worden. Waarom is dit wetsvoorstel overigens een jaar na de aankondiging nog steeds niet verschenen?

Mevrouw **Gerkena** (SP) memoreert dat er in het afgelopen jaar heel veel te doen is geweest rondom Schiphol. De commissie-Berkhout is opgestapt, Spaarndam heeft zich verzet tegen de uitvliegroute van de Polderbaan en er was een beruchte invoerfout die tot veel commotie heeft geleid over met name de Zwanenburgbaan. De overlast is groot en lijkt te groeien, terwijl er van geluidsisolatie weinig terecht komt. Ook de sector zelf is ontevreden omdat men niet tegemoet kan komen aan klachten over geluidsoverlast.

Zij is derhalve blij dat het omstreden Schipholbeleid zal worden geëvalueerd. Er valt veel aan het nieuwe beleid te verbeteren. Zij juicht het toe dat de staatssecretaris versneld wil overgaan tot een systeem van meten van geluidsbelasting. Hopelijk zal dit bijdragen tot een herstel van het vertrouwen in de overheid en zal dit tevens leiden tot een afname van de hinder.

Mevrouw Gerkena ziet veel positieve elementen in het plan van aanpak van de evaluatie. Er zijn echter ook enkele kanttekeningen te plaatsen en vragen te stellen. Is het mogelijk om aan de hand van de evaluatie het systeem met handhavings- en/of meetpunten te herijken? Wat is de precieze rol van de CROS bij de evaluatie en worden de belangen van de omwonenden en organisaties ook nog onafhankelijk van de CROS meegenomen? Zou de evaluatie kunnen leiden tot radicale wijzigingen in het beleid, zoals een verbod op lawaaiige vliegtuigen of een verbod op groei van de luchthaven? Kan het kader helder worden aangegeven? Voorkomen moet immers worden dat mensen onterechte hoop koesteren of dat hun onnodig angst wordt aangejaagd. De staatssecretaris heeft gesteld dat de tijdsplanning ambitieus doch haalbaar is. Waarop wordt dat gebaseerd? In hoeverre is het mogelijk om de aanvlieg- en uitvliegroutes te wijzigen indien alle betrokkenen hiermee kunnen instemmen en hoe functioneert de luchtverkeersleiding binnen dit veld? Wordt haar rol ook meegenomen in de evaluatie?

Mevrouw Gerkena stelt dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat een omstreden partij is geworden, die door veel omwonenden niet meer

wordt vertrouwd. Het is tijd dat de regering wat vertrouwen terugwint en opkomt voor de omwonenden van de luchthaven, zeker nu binnenkort het isolatieproject rondom Schiphol aan de orde is. Mevrouw Gerkens steunt het pleidooi van hoogleraar bestuurskunde Van Twist voor een onafhankelijke regie. Zij kan zich vinden in de suggestie van de heer Duyvendak om de verantwoordelijkheid voor het kader van het hele project bij één aanspreekpunt te leggen. Vervolgens zou er sprake moeten zijn van een gedeelde verantwoordelijkheid. Immers, als de uiteindelijke voorstellen breed gedragen worden, biedt dat de staatssecretaris ook een steun in de rug. Is zij derhalve bereid om de evaluatie gezamenlijk te doen onder een gedeelde verantwoordelijkheid? Dit zou het vertrouwen zeker ten goede komen.

De heer **Haverkamp** (CDA) stelt allereerst dat de Schipholwet en de twee Luchthavenbesluiten aan twee eisen moeten voldoen: zij moeten ruimte bieden aan de luchthaven om te groeien en zij moeten de omgeving een bescherming bieden die gelijkwaardig is aan de milieunormen van de PKB van 1995. Er was echter grote zorg of de beoogde bescherming in de praktijk wel zou worden geboden. De Eerste Kamer heeft deze zorg verwoord in de motie-Baarda, waarin de regering wordt verzocht in de praktijk te toetsen of de beoogde bescherming zoals vastgelegd in de Schipholwet, ook daadwerkelijk wordt geboden.

De staatssecretaris stelt voor om een onafhankelijk bureau een rapportage te laten opstellen, de Inspectie Verkeer en Waterstaat vervolgens te laten toetsen of de daarvoor gebruikte gegevens juist zijn en daarnaast een derde partij te zoeken die de procesgang van de uitvoering van de motie van een oordeel moet voorzien. De heer Haverkamp vraagt zich af of het niet verstandiger is om binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat een projectbureau op te richten dat verantwoordelijk is voor de projectmatige aanpak van zowel de uitvoering van de motie-Baarda als de evaluatie. Op deze manier kan worden voorkomen dat er dezelfde spanning ontstaat als over de aanpassing van de MER het geval was. De CDV is wellicht een geschikt gremium om een oordeel te vormen over de uitvoering van de motie-Baarda. De leden van deze commissie zijn immers goed ingevoerd in het dossier en hebben al met de belangrijkste spelers kennism gemaakt. Dit zou de voortgang ten goede komen. Wat vindt de staatssecretaris hiervan?

Ook de heer Haverkamp vindt dat ervoor moet worden gewaakt dat niet te hoge verwachtingen worden gewekt. Hij deelt de zorg van onder andere de CROS over het tijdpad. Begin 2006 zullen de ingrediënten voor beleidsmatige conclusies aanwezig moeten zijn en pas daarna zal het wetgevingstraject worden gestart. Wanneer krijgt de evaluatie dan daadwerkelijk haar beslag in nieuwe wet- en regelgeving?

Het toetsingskader voor de effectiviteit van het beleid zal in de eerste fase van de evaluatie worden uitgewerkt. Waarom is nog niet vastgesteld waarop getoetst zal worden? Hoe kun je van mensen verwachten dat zij ideeën aandragen zonder dat zij weten waarop deze getoetst zullen worden? Wanneer zullen de toetsingscriteria bekend worden gemaakt? De heer Haverkamp stelt voor om de inspraakperiode voor de inbreng van ideeën pas te starten als die criteria daadwerkelijk vastgesteld zijn. De inspraaktermijn kan vervolgens worden verkort. Een van de toetsingscriteria die nader uitgewerkt moeten worden, is het begrip «mainport». Dat begrip speelt immers een belangrijke rol in het Schipholbeleid. Hij verwoordt zijn zorgen over de facilitering van het proces. Een invoerfoutje is immers zo gemaakt en een op het oog eenvoudige vraag of parallel starten wel of niet mogelijk is, laat zich minder makkelijk beantwoorden dan men in eerste instantie zou denken. Het zou voor betrokkenen mogelijk moet zijn om voor de indiening van ideeën te «sparren» met een onafhankelijke deskundige commissie.

De heer Haverkamp steunt de gedachte dat de verantwoordelijkheid voor de projectmatige aanpak bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat ligt en dat het vervolgens aan een onafhankelijke partij is om de binnengekomen ideeën te beoordelen en te toetsen aan het toetsingskader. Het voorstel om een onafhankelijke partij een voorstel te laten doen voor bundeling van de voorstellen die aan het toetsingskader voldoen en die vervolgens in een MER-procedure als alternatieven worden onderzocht, heeft echter niet zijn instemming. Hij gaat ervan uit dat de staatssecretaris een advies van de onafhankelijke partij ontvangt, dat zij vervolgens politieke keuzes maakt en dat zij na een debat met de Kamer de MER-procedure start.

De heer Haverkamp brengt de motie-Meijer in herinnering, waarin de regering wordt verzocht om de mogelijkheid van uitruil tussen de verschillende luchtverontreinigende stoffen, een vorm van saldering, toe te passen. Het is met de huidige stand van de techniek immers niet reëel om te eisen dat vliegtuigen én stiller worden én dat van alle luchtverontreinigende stoffen minder wordt uitgestoten. De regering wil de motie-Meijer niet letterlijk uitvoeren, omdat salderen een precedentwerking tot gevolg zou kunnen hebben voor andere situaties in Nederland. De heer Haverkamp vindt deze motivatie niet voldoende. Hoe wordt omgegaan met de resultaten van de onderzoeken die nu nog lopen, zoals het slaapverstoringsonderzoek en het onderzoek naar externe veiligheid? Worden de resultaten hiervan verwerkt in de toetsingscriteria? Krijgen de indieners dan een kans om hun plannen tussentijds aan te passen? Vervolgens stelt de heer Haverkamp nog enkele vragen over de inhoud van de evaluatie. Is er aandacht voor problemen die later zijn onderkend, bijvoorbeeld het probleem van het grondlawaai? Wat is de rol van de CROS bij de evaluatie, met name de rol bij de toetsing van het draagvlak? De CROS vertegenwoordigt immers zeer veel verschillende instanties met verschillende belangen. In zijn ogen zou de CROS voornamelijk moeten dienen als spreekbuis van de omgeving. Is er overigens ruimte voor experimenten voordat ideeën daadwerkelijk in beton worden gegoten? Wordt gedacht aan een overgangperiode waarin de uitwerking van bepaalde ideeën daadwerkelijk getoetst wordt?

De heer Haverkamp wijst ten slotte op de in brede kring gehoorde klacht over de inflexibiliteit van het huidige stelsel. Is het mogelijk om bepaalde normen aan te passen als daarover overeenstemming bestaat?

De heer **Van der Ham** (D66) memoreert dat zijn fractie indertijd tegen de Schipholwet heeft gestemd. De argumenten van toen gelden eigenlijk nog steeds. Het in de motie-Baarda verwoorde uitgangspunt wordt door zijn fractie nog steeds van harte omarmd.

Het is van belang voor beide staatssecretarissen om een beetje afstand te nemen van het verleden, van de manier waarop destijds met het Schipholdossier is omgegaan. Wat dat betreft, geeft de goede toonzetting van de brieven aan de Eerste Kamer hoop. Naar de mening van de heer Van der Ham kunnen heel veel zorgen en klachten over het handelen van de overheid en van Schiphol worden toegeschreven aan het gevoel van mensen dat zij in de afgelopen jaren bedonderd zijn, dat zij niet serieus zijn genomen. Als mensen goed geïnformeerd worden, zijn zij sneller geneigd om te accepteren wat er gebeurt. Er moet verder enige flexibiliteit in het systeem zitten, teneinde het hoofd te kunnen bieden aan bepaalde weersomstandigheden en marktontwikkelingen. Als er duidelijkheid is, zijn mensen best bereid om een flexibel systeem te aanvaarden. Hoe kunnen mensen beter geïnformeerd worden?

De heer Van der Ham kan zich volledig vinden in de opmerking van de heer De Krom dat de evaluatie van het Schipholbeleid consequenties kan hebben voor het in de nota Ruimte voorgestelde beleid. Er moeten dus niet voorhand al allerlei zaken worden vastgelegd. Ook hij vraagt meer informatie over het begrip «mainport». Zijn er verder mogelijkheden om

Schiphol te helpen bij het weren van lawaaiige vliegtuigen? Is de regering bereid om dat in internationaal verband aan te pakken. Het is hem ter ore gekomen dat British Airways z'n meest lawaaiige vliegtuigen vooral op Schiphol laat landen, zodat Schiphol zijn taks snel bereikt. Een dergelijke valse concurrentie is natuurlijk uit den boze.

Ook de heer Van der Ham hecht veel belang aan de inspraak. De CROS is een goed inspraakorgaan, maar er moeten ook andere partijen bij betrokken worden. Verder zou de inspraak op een wat creatievere manier moeten worden ingevuld. De huidige manier van inspreken – de inspraakavond met de ambtenaar achter de tafel en de boze zaal daartegenover – voldoet absoluut niet.

Hij stelt dat het nachtrecht zou moeten worden verlengd tot 07.00 uur. Er is bij de sector vooral sprake van onwil. Dit moet onderdeel uitmaken van de evaluatie.

De heer Van der Ham benadrukt tot slot dat er sprake moet zijn van een gelijkwaardig beschermingsniveau. Ook flexibiliteit is van groot belang. «Eerlijkheid» en «transparantie» zijn sleutelbegrippen in het Schiphol-beleid. Hij verwacht van beide staatssecretarissen dat zij open en eerlijk zullen zijn.

Het antwoord van de bewindslieden

De **staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat** spreekt allereerst dank uit voor de positieve opmerkingen over het plan van aanpak voor de evaluatie. De wet voorziet in een feitelijke evaluatie op basis van de overgangsbesluiten. Het kabinet is echter van mening dat de discussie over Schiphol in de afgelopen jaren een ruimere evaluatie vereist en heeft dan ook voor een bredere opzet gekozen. Er wordt getoetst of in de praktijk de in de wet beoogde bescherming wordt geboden (uitvoering motie-Baarda). Verder wordt bekeken of het gekozen beleid voor Schiphol effectief is. Heeft de luchtvaart binnen de milieuruimte de mogelijkheid om zich te ontwikkelen en leiden de gestelde grenzen en regels tot beheersing van de overlast en risico's? Bovendien roept het kabinet mensen op om met voorstellen voor mogelijke verbeteringen van het Schipholbeleid te komen. Omdat van verschillende kanten het signaal kwam dat een volledige uitvoering van de evaluatie door Verkeer en Waterstaat het draagvlak voor het beleid niet ten goede zou komen, stelt het kabinet voor om delen van die evaluatie door een externe onafhankelijke partij te laten uitvoeren. De staatssecretaris kondigt aan eind september met het toetsingskader te komen. Dan kan ook worden gediscussieerd over een nader voorstel inzake de begeleiding van de evaluatie. Over de evaluatie is overigens ook advies gevraagd aan een aantal bestuurskundigen.

De staatssecretaris benadrukt dat met een onafhankelijke evaluatie wordt beoogd om het vertrouwen ten aanzien van het proces te waarborgen. Voorts moet men erop kunnen vertrouwen dat de ingebrachte voorstellen daadwerkelijk worden beoordeeld. Zij draagt echter uiteindelijk de verantwoordelijkheid voor de keuze die gemaakt wordt voor de trajecten 2 en 3: de beoordeling van de beoogde werking van de wet- en regelgeving en de mogelijke verbeteringen van het beleid. Dat zijn immers politieke keuzes. Voor de feitelijke evaluatie is al een toetsingskader voorhanden: de overgangsartikelen in de Schipholwet, waarin is verwoord wat onder een gelijkwaardige bescherming wordt verstaan. De Eerste Kamer heeft de zorg of de bescherming in de praktijk wel goed zou zijn, indertijd verwoord in de motie-Baarda. Er is daarna, onder meer in de Eerste Kamer, veel discussie geweest over de vraag of de toets op de criteria in de Schipholwet wel de juiste uitvoering van deze motie is. Ter voorkoming van een discussie over de juistheid van systemen of de interpretatie van een motie is tijdens de begrotingsbehandeling in april 2004 aan de Eerste Kamer gevraagd welke elementen gemist worden in de uitvoering van de motie, zodat ook die in beeld kunnen worden gebracht bij de evaluatie. Op

basis van voorstellen van de Eerste Kamer zullen elementen aan het plan worden toegevoegd, mits deze voorstellen haalbaar en uitvoerbaar zijn. De staatssecretaris gaat ervan uit dat de discussie over de motie hiermee uit de wereld is. Zij roept de Tweede Kamer overigens ook op om aan te geven welke elementen aan de evaluatie zouden moeten worden toegevoegd.

Er zal een toetsingskader worden ontwikkeld voor de beoordeling van de effectiviteit en de mogelijke voorstellen voor verbetering van het beleid. Er is indertijd in de Kamer gekozen voor een dubbeldoelstelling: de sector moest kunnen groeien, maar dat moest dan wel gebeuren binnen de in 1990 vastgestelde milieuruimte. Die groei zou mogelijk zijn door stiller, schoner en via andere routes te vliegen. Uit de evaluatie zou kunnen blijken dat dit helemaal niet mogelijk is. Ook zou de economische groei dusdanig kunnen zijn dat milieugrenzen overschreden worden. In beide gevallen is dan de dubbeldoelstelling niet bereikt. Om dat te kunnen meten, zijn objectieve criteria vereist. Ook de voorstellen voor mogelijke verbeteringen van het Schipholbeleid moeten kunnen worden getoetst aan de hand van objectieve criteria. Vooraf moet helder zijn waaraan voorstellen worden getoetst, zodat geen valse verwachtingen ten aanzien van de uitkomsten worden gewekt. De staatssecretaris benadrukt dat de politiek het laatste woord heeft, dat de politiek altijd wijzigingen kan aanbrengen in het Schipholbeleid. Dat is echter niet de essentie van de evaluatie, want daarmee worden alleen maar de mogelijkheden in beeld gebracht. Vervolgens zijn het kabinet en de Kamer aan zet.

De staatssecretaris kondigt aan dat nog zal worden gezocht naar extra budget om de bredere evaluatie te bekostigen. Het tweede en derde deel van de evaluatie vereisen immers veel meer menskracht en deskundigheid dan de in de wet voorziene feitelijke evaluatie. Er zal wel worden gewerkt met een uitgavenplafond. Een en ander zal worden uitgewerkt in de Voorjaarsnota. Volgens de wet moet drie jaar na inwerkingtreding van de Luchtvaartbesluiten, dus op uiterlijk 20 februari 2006, worden geëvalueerd of de in de wet beoogde bescherming ook daadwerkelijk wordt geboden. Deze eis geldt dus alleen voor het feitelijke deel van de evaluatie. Het kabinet wil om praktische redenen echter alle elementen van de evaluatie in de tijd bundelen, zodat één integrale afweging kan worden gemaakt over het beleid en de wensen tot aanpassing. Of vervolgens een wetswijziging nodig is en welk tijdspad daar dan bij hoort, is nu nog niet aan te geven. Dat is uiteraard ook afhankelijk van de samenstelling van toekomstige kabinetten en de politieke situatie van dat moment. De Kamer zal snel een gedetailleerde planning krijgen waarbij inderdaad wordt teruggerekend vanaf februari 2006. De Kamer wordt uiteraard ook tussentijds op de hoogte gehouden van het proces.

De staatssecretaris zal de diverse suggesties voor een onafhankelijke beoordeling van voorstellen voor mogelijke verbeteringen van het Schipholbeleid meenemen. Het is overigens niet te vermijden dat mensen teleurgesteld worden. De CROS is niet alleen een bewonersplatform, maar een platform dat is opgericht om bewoners en sector bij elkaar te brengen, opdat kan worden geprobeerd om een bepaalde onenigheid onderling op te lossen voordat het Rijk als scheidsrechter zou moeten optreden. De CROS moet niet worden gezien als de enige vertegenwoordiger van de verschillende partijen. Iedereen kan inspreken en een eigen rol in de evaluatie spelen. De regering ziet wel een belangrijke rol weggelegd voor de CROS bij de evaluatie van het Schipholbeleid, vooral bij het indienen van verbetervoorstellen die zowel door de luchtvaartsector als door de omgeving worden gedragen. De CROS is daartoe expliciet uitgenodigd en heeft bijvoorbeeld ook al aangegeven dat zij een rol wil spelen bij de wijziging van aan- en uitvliegroutes. Ook de staatssecretaris is enigszins verbaasd over het verzoek van de CROS om direct aan de Kamer te mogen adviseren. Navraag heeft inmiddels geleerd dat deze ongewone gang van zaken te wijten is aan een wisseling in de samenstelling van de

CROS en dat er eigenlijk niets aan de hand is. De CROS zal het moeten doen met de haar beschikbare menskracht. Dat zal waarschijnlijk geen grote problemen opleveren, omdat de meeste voorstellen door een eventueel nog op te zetten projectbureau of een andere instantie zullen worden doorgerekend.

De staatssecretaris onderkent de noodzaak van het in kaart brengen van het institutionele complex rondom Schiphol en het bestuderen van de rol en de organisatorische positie van de LVNL. De wijze waarop de luchtverkeersleiding routes kiest, is een essentieel element van de evaluatie. Dat geldt eveneens voor de wijze waarop de LVNL, Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen met elkaar omgaan. De Kamer zal overigens zo snel mogelijk een brief ontvangen over het vervolgingsbeleid bij incidenten. Naar aanleiding van de vermeende berichten en geluiden over extra groei voor Schiphol merkt de staatssecretaris op dat in de nota Ruimte is vastgelegd dat in ieder geval niet moet worden gebouwd in een gebied waar een uitbreiding van Schiphol beoogd is. Voorts moeten er niet nog meer huizen komen in bepaalde hindergebieden, omdat de problemen dan alleen maar groter worden. Dit zal uiteraard terugkomen bij de evaluatie. Ook de staatssecretaris is van mening dat communicatie en informatie essentieel zijn voor een goed vertrouwen. De oorzaak van het verschijnsel dat bewoners rondom Schiphol twee keer zoveel klagen als mensen in een vergelijkbare positie elders in de wereld, moet zowel bij die mensen als bij de overheid worden gezocht. Om te vermijden dat langs elkaar heen wordt gesproken, zal zowel een objectieve als een subjectieve evaluatie moeten plaatsvinden. Voorstellen voor een compensatie van ondervonden hinder zijn pas aan de orde als de evaluatie uitwijst dat compensatie beter werkt dan de huidige maatregelen. De regering zal in ieder geval geen nieuw hinderbeleid inbrengen gedurende de evaluatie. Zij werkt via omwegen overigens wel mee aan de vorming van een hinderbeleid.

De staatssecretaris deelt mee dat de nota van wijziging bij het wetsvoorstel inzake het groepsrisico onlangs is teruggekomen van het Kabinet der Koningin. Het wetsvoorstel zal zo spoedig mogelijk naar de Tweede Kamer gaan.

Er is uiteraard ruimte voor aanpassing van bepaalde normen, aan- en uitvliegroutes en het handhavingsskader als daarover overeenstemming bestaat tussen de betrokken partijen. Maatschappijen worden op grond van Europese regels gestraft voor het vliegen met lawaaiige vliegtuigen. Als British Airways veel van dergelijke vliegtuigen op Schiphol laat landen, heeft die maatschappij daar zelf ook last van. Dan zijn ze immers snel uitgevlogen. De formulering van het kabinetsstandpunt over het nachtre regime maakt deel uit van de discussie over het slaapverstoringsonderzoek. De Kamer zal in het najaar worden geïnformeerd over de resultaten van dat onderzoek. Verder spelen economische aspecten een rol bij de keuze voor een bepaald nachtre regime.

De staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer kan zich, wat de milieunormen betreft, volledig vinden in de door staatssecretaris Schulz gegeven interpretatie van de motie-Baarda en de wijze waarop die normen in de besluiten verwoord zijn. De milieunormen in deze discussie zijn hard en spelen een belangrijke rol in de evaluatie. Als dat niet zo zou zijn, zou dat eerlijk en open gezegd worden. Hij erkent het belang van het verschil tussen de fysieke geluidsbelasting en de hinderbeleving. Uit alle onderzoeken blijkt dat elementen als openheid, transparantie en betrokkenheid van grote invloed zijn op de hinderbeleving. Die zaken worden dan ook zeer serieus genomen. Hij hoopt dat alle partijen in het proces deze houding zullen aannemen. Ook de staatssecretaris heeft zich verbaasd over krantenkoppen dat, in samenhang met de nota Ruimte, Schiphol meer ruimte zou krijgen. In de nota Ruimte is een ruimtelijke vertaling van milieunormen gegeven.

Voorts is een eind gemaakt aan de «knollen en citroenen»-discussie. Het kan immers niet zo zijn dat iedereen zich keurig houdt aan de geluids- en veiligheidsnormen voor Schiphol, maar dat gemeenten vervolgens die ruimte aan de andere kant weer volbouwen. Als men kiest voor het volvliegen van de beschikbare ruimte, moet die niet weer beperkt worden door woningbouw. Er is derhalve een lijn getrokken in de sfeer van «no regret». Die contour kan worden ingevuld naar aanleiding van de bevindingen van de commissie-Eversdijk met betrekking tot het buitengebied, de resultaten van het slaapverstoringsonderzoek en de mogelijke gevolgen daarvan voor de ruimtelijke inrichting, en de externe veiligheid. De regering hoopt dit najaar met een nieuwe vorm van gebiedsgericht groepsrisico te komen, waarbij het groepsrisico wordt toegespitst op de echte probleemgebieden. Dat vraagt om een meer verfijnde data-verzameling. Ook dat nieuwe beleid kan consequenties hebben voor de ruimtelijke inrichting.

De staatssecretaris memoreert ten slotte dat de motie-Meijer in 2002 is ingediend, omdat bij de behandeling van de twee ontwerp-besluiten inzake Schiphol bleek dat er knelpunten waren met betrekking tot de uitstoot van een aantal stoffen. In de motie wordt verzocht om de mogelijkheid van uitruil tussen de verschillende luchtverontreinigende stoffen, dus om een vorm van saldering. De regering heeft er echter voor gekozen om meer flexibiliteit in de grenswaarden voor de uitstoot van luchtverontreiniging te brengen. De evaluatie zal moeten uitwijzen of die grenzen voldoende zijn geweest. Er wordt in het broeikasbeleid inderdaad met equivalenten gewerkt. In dat beleid is echter sprake van een eenduidig milieudoel: het minimaliseren van het broeikas-effect. Dat is niet het geval als wordt gesaldeer met andere stoffen. Dan is er geen sprake van eenduidige effecten. Een principiële discussie over saldering in het milieubeleid zal echter op een ander moment moeten worden gevoerd.

Nadere gedachtewisseling

De heer **De Krom** (VVD) is enigszins teleurgesteld over het antwoord van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de hinderbeleving. Het zou geen goede zaak zijn als het ministerie, in afwachting van ideeën van anderen, anderhalf jaar achterover leunt. Hij pleit voor een proactieve rol van het ministerie op dit gebied.

Hij begrijpt de redenering van de staatssecretaris van VROM niet over de motie-Meijer en de onderlinge uitwisselbaarheid van stoffen. Wat is het verschil tussen hetgeen in het klimaatbeleid ten aanzien van broeikasgassen gebeurt en de redenering die hier wordt gevolgd? De staatssecretaris wil in feite nog anderhalf jaar wachten met de motie-Meijer. Ook dat zou geen goede zaak zijn.

De heer De Krom concludeert dat de meerderheid van de woordvoerders vindt dat het management van het hele project bij het ministerie moet liggen. Hij blijft van mening dat de staatssecretaris ook moet kunnen worden aangesproken op de uiteindelijke keuze van de verbetervoorstellen. Die verantwoordelijkheid ligt bij haar, en niet bij een onafhankelijke commissie. Er zou wel een begeleidingscommissie kunnen worden ingesteld om een goed verloop van het proces te waarborgen.

De heer **Verdaas** (PvdA) erkent dat de staatssecretaris uiteindelijk altijd verantwoordelijk is voor de toetsing van ideeën. Mensen moeten erop kunnen vertrouwen dat hun ideeën op een fatsoenlijke manier worden meegenomen. Hij pleit nogmaals voor de instelling van een onafhankelijke commissie die het proces bewaakt en bij wie mensen en instanties met hun verhaal terecht kunnen.

Hij vindt het prima dat de staatssecretaris de Eerste en Tweede Kamer oproept om aan te geven welke elementen gemist worden bij de uitvoering van de motie-Baarda, zodat ook die in beeld kunnen worden gebracht

bij de evaluatie. In navolging van deze oproep roept hij mensen en instanties op om hun opvattingen daarover door te geven aan de Kamerleden die hiermee bezig zijn.

De heer Verdaas zou graag zien dat alleen maatschappijen die met stille en zuinige vliegtuigen op Schiphol landen, ook profiteren van de daardoor verkregen extra geluidsruimte. Is het mogelijk om maatschappijen op die manier te belonen voor hun goede gedrag?

Hij doet tot slot de suggestie om de kosten van de invoerfout op de sector te verhalen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vestigt de aandacht op de openbare gesprekken die thans door de commissie-Duivesteyn worden gevoerd, en vraagt zich af of een evaluatie van het Schipholbeleid zoals dat in de afgelopen periode door Verkeer en Waterstaat is gevoerd, niet een mooi startschot voor deze evaluatie zou zijn. Anders komt er misschien over zo'n vier jaar bijvoorbeeld een commissie-De Krom die alle spelers naar de Kamer roept om hen alsnog aan de tand te voelen. Kan het ministerie niet gewoon een voorschot nemen op zo'n parlementair onderzoek en zijn eigen beleid evalueren? Enige zelfreflectie komt wellicht ook het vertrouwen in de regio ten goede.

De opmerkingen over de motie-Baarda hebben enige verwarring gewekt. Er wordt enerzijds gezegd dat er een feitelijk kader is en dat de normen hard zijn. Als daarmee wordt gezegd dat alleen wordt getoetst of de geboden bescherming gelijk is aan het niveau van de beoogde bescherming in de overgangsartikelen, heeft de regering een groot probleem met de fractie van GroenLinks. Dat was immers niet de essentie van de motie-Baarda, het was niet de intentie van de Kamer en het was indertijd ook niet de bedoeling van minister Netelenbos. Zij heeft gezegd dat in de evaluatie sprake zou zijn van een toets aan de bescherming zoals die is beloofd in de PKB. Anderzijds roept de staatssecretaris op om aan te geven welke elementen nog gemist worden bij de uitvoering van de motie. Als de Kamer suggesties op dat gebied zou doen, worden die elementen dan ook daadwerkelijk meegenomen in de evaluatie? Of vindt er een schifting plaats en wordt daar vervolgens over verder gesproken? De heer Duyvendak wijst nogmaals op het ontbreken van richtlijnen voor een MER. De Commissie voor de Milieueffectrapportage dient al aan het begin van het proces te worden ingeschakeld.

Op de vraag of de milieugrenzen tijdens de evaluatie ter discussie staan, heeft de staatssecretaris gezegd dat politici altijd andere grenzen kunnen stellen. Dat is waar, maar het kabinet moet uitspreken dat het niet de intentie heeft om bij deze evaluatie de grenzen ter discussie te stellen.

De heer Duyvendak roept de staatssecretarissen op om extra geld ter beschikking te stellen aan bewonersgroepen en -organisaties, zodat zij goed uitgewerkte verbetervoorstellen kunnen aandragen. Hij ziet graag dat in een volgende versie van het plan van aanpak niet alleen de CROS maar ook afzonderlijke partijen, zoals bewonersorganisaties, gemeenten en natuur- en milieuorganisaties worden genoemd.

Hij wijst ten slotte op de belangrijke rol van de commissie-Eversdijk in het project. Uit de brief van eind september moet blijken dat het gehele traject in goed overleg met deze CDV tot stand is gekomen.

De heer **Haverkamp** (CDA) constateert dat het belangrijkste document eind september zal komen. Daarin worden de wijze van evaluatie en het toetsingskader beschreven.

Hij benadrukt nogmaals dat een projectbureau bij Verkeer en Waterstaat het proces moet bewaken. Er is voorts een belangrijke rol voor de commissie-Eversdijk bij de uitvoering van de motie-Baarda. Er moet verder een onafhankelijke commissie komen die beoordeelt of ideeën van mensen voldoen aan het toetsingskader. Daarna vindt een politieke afweging plaats. Op dat moment kan de Kamer in debat gaan met de staatsse-

cretaris en het proces eventueel nog bijsturen, zodat zij niet eind 2005/ begin 2006 met iets geconfronteerd wordt wat niet aan de verwachtingen voldoet.

De heer Haverkamp wijst er ten slotte op dat het vooral vrijwilligers zullen zijn die zich inspinnen voor het Schipholdossier. Het is een zeer ingewikkelde materie. Als deze mensen zouden kunnen «sparren» met deskundigen, komt dat de verbetervoorstellen zeker ten goede.

De heer **Van der Ham** (D66) heeft behoefte aan een terugblik van het ministerie op de periode voorafgaand aan deze wet. Welke lessen kunnen daaruit worden getrokken? Daarmee kan een frisse start worden gemaakt en kan veel krediet worden verdiend. Deze terugblik zou kunnen worden meegestuurd met de brief van eind september inzake het toetsingskader. Hij uit nogmaals zijn ongenoegen over de inspraakavonden over grote infrastructurele projecten. Deze avonden worden meestal ervaren als een moeras van kruipend ongenoegen. Een goede inspraak is een kunst op zichzelf. Er moet serieus worden nagedacht over de vorm waarin mensen kunnen inspreken.

Hij meent ten slotte dat maatschappijen als British Airways opzettelijk lawaaiige vliegtuigen op Schiphol laten landen om de KLM en andere maatschappijen die goede investeringen doen, uit de markt te drukken. Daarmee zijn andere vliegvelden in het voordeel.

De **staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat** brengt in herinnering dat de Kamer er bewust voor heeft gekozen om het plan van aanpak voor de evaluatie van het Schipholbeleid als een concept te behandelen. De Kamer wilde geen kant en klaar voorstel, maar wilde nog invloed kunnen uitoefenen op het uiteindelijke stuk. Van de aangedragen punten en gemaakte opmerkingen wordt uiteraard goede nota genomen.

Naar aanleiding van de teleurstelling van de heer De Krom over het hinderbeleid erkent de staatssecretaris dat subjectieve beleving van groot belang is en dat via hinderbeleid een en ander kan worden opgelost. Handhaving en compensatie zullen echter altijd op basis van objectieve gegevens moeten plaatsvinden. Het ministerie is terughoudend in het doen van voorstellen voor hinderbeleid, omdat het al een zware taak heeft aan de uitvoering van het isolatieproject. Er wordt wel geprobeerd om via omwegen, bijvoorbeeld met onderzoek of door een subsidie, iets aan hinderbeleid te doen, maar het is ook aan de sector om activiteiten te ondernemen die iets extra's toevoegen op dat gebied. Degene die de overlast veroorzaakt, moet er ook maar voor zorgen dat die overlast zoveel mogelijk wordt weggenomen.

De staatssecretaris meent dat bij een zelfevaluatie ook de rol van de Tweede Kamer bij de totstandkoming van de wet zou moeten worden betrokken. De Tijdelijke Commissie Infrastructuur neemt ook beide elementen mee. Dat maakt het werk van deze commissie ook zo interessant. De staatssecretaris stelt voor om tijd, aandacht en geld te concentreren op de werkelijke evaluatie van het Schipholbeleid en met elkaar te werken aan een nieuw wetsvoorstel. Een terugkijkexercitie is niet nodig. Zij verwacht wel dat gedurende de evaluatie veel boven tafel zal komen over de wijze waarop mensen dingen ervaren hebben. Dat moet goed gedocumenteerd worden. Daarmee wordt voor een deel al voldaan aan de wens van een zelfevaluatie.

De staatssecretaris deelt mee dat er naast een totale geluidsruimte ook heffingen per vliegtuig zijn waarbij de hoogte afhankelijk is van de geluidszwaarte. Zij heeft in Europees verband al eerder gepleit voor de mogelijkheid van het belonen van maatschappijen die met stillere en schonere vliegtuigen werken. Er is in internationaal verband nog een aantal andere grote luchtvaartproblemen op te lossen, maar het is zeker een interessant onderwerp. De regering zal proberen om dat op de Europese agenda te houden.

De Commissie voor de Milieueffectrapportage heeft inderdaad een belangrijke rol, niet alleen aan het einde van het traject maar ook bij de startnotitie. Deze rol is formeel vastgelegd in de wet. Zij toetst of de juiste milieueffecten in kaart worden gebracht maar ook of de milieueffecten op de juiste wijze in kaart zijn gebracht. Er heeft al overleg plaatsgevonden met de commissie, omdat zij heeft aangegeven meer te willen doen rond de evaluatie. Daarover wordt nu verder gesproken. Er zal worden getracht om in de septemberbrief meer informatie te geven over de rol van de Commissie voor de Milieueffectrapportage.

De staatssecretaris meent naar aanleiding van de opmerkingen over de inspraakavonden dat zou moeten worden gedacht aan inloopavonden waarbij ook deskundigen aanwezig zijn die op dat moment hun expertise kunnen uitlenen aan bewoners of aan andere organisaties. Dan kunnen verwachtingen worden uitgewisseld en kunnen ook mensen worden geholpen om hun ideeën verder uit te werken. Inspraak blijft een zeer moeilijk iets, omdat mensen vaak de verwachting hebben dat inspraak leidt tot verandering. Dat is natuurlijk niet altijd het geval. Het ministerie heeft een speciaal inspraakpunt in het leven geroepen om hoorzittingen, inloop-, informatie- en inspraakavonden te begeleiden, maar het is en blijft ingewikkeld. Het enige wat kan worden gedaan, is zo goed en helder mogelijk communiceren. Het is nog niet duidelijk of aparte budgetten beschikbaar zullen worden gesteld voor bewoners of andere groepen. Eerst moet helder worden wat de totale evaluatie ongeveer gaat kosten. De staatssecretaris beoogt steeds te zeggen dat de motie-Baarda feitelijk wordt aangehouden. Zij wil af van de discussie rond die motie. Met de motie wordt eigenlijk een beetje gesuggereerd alsof iets verzwegen wordt, alsof iets buiten de orde gelaten wordt. Daarom is de Eerste Kamer uitgedaagd om aan te geven welke elementen gemist worden, zodat ook die eventueel in beeld kunnen worden gebracht bij de evaluatie. Die oproep geldt uiteraard ook voor de Tweede Kamer.

De staatssecretaris stelt tot slot dat de milieugrenzen en het groei-perspectief bij de evaluatie niet ter discussie staan. Het is aan de politiek om in een later stadium eventueel de wet aan te passen.

De **staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer** geeft nogmaals aan dat de regering niet heeft gekozen voor saldering maar voor een ander oplossing. De vraag of het probleem daarmee ook opgelost is, maakt onderdeel uit van de evaluatie. Daarnaast speelt het meer algemene principe of salderen in het milieubeleid wel wenselijk is. Het gaat met betrekking tot CO₂ om een aantal stoffen die wetenschappelijk heel gemakkelijk om te zetten zijn in equivalenten voor CO₂. Men praat bij andersoortige stoffen echter over heel verschillende effecten. Zo is de ene stof van belang voor verzuring, de andere voor gezondheid en weer een andere voor giftigheid. Dat maakt het veel lastiger. De discussie over saldering in het milieubeleid zou nader kunnen worden gevoerd in een overleg over het nieuwe instrumentarium voor het milieubeleid.

De **voorzitter**: Er is een aantal toezeggingen door de bewindslieden gedaan. 1. Er komt eind september een nadere brief over de evaluatie-wijze en het toetsingskader. 2. Voor 20 februari 2006 zal de evaluatie worden afgerond. 3. Er komt nog een brief over het vervolgingsbeleid

naar aanleiding van vliegincidenten. 4. Dit najaar zal er nog nadere informatie komen over zowel het groepsrisico als het probleem van de slaapverstoring.

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

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

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