

Vergaderjaar 2010–2011

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 157

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 oktober 2010

¹ Samenstelling:

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

² Samenstelling:

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

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben op 6 oktober 2010 vervolgoverleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

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

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

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

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

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

Voorzitter: Sharpe
Griffier: Sneep

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

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

De **voorzitter**: Ik open de vergadering. Aan de orde is de tweede termijn van een overleg dat gisteren niet meer kon worden afgerond.¹ Afgesproken is om die termijn binnen een uur te klaren. Beknopt, kort en bondig dus graag. Het is niet de bedoeling om de eerste termijn over te doen, tenzij vragen uit de eerste termijn nog niet zijn beantwoord. Ook met het oog op de lengte van de interrupties en de antwoorden gisteren, stel ik een spreektijd voor van één minuut per fractie en tevens stel ik voor één interruptie per fractie, bestaande uit een vraag en een vervolgvraag.

De heer **Samsom** (PvdA). Voorzitter. De eerste termijn van de PvdA concentreerde zich op de vraag of het nieuwe stelsel naast flexibiliteit ook voldoende bescherming biedt aan de omwonenden. Nog specifiek gaat het om de vraag of het nieuwe MHG-instrument daarvoor wel geschikt is. Wij hebben daar onze twijfels bij. Wij hebben echter ook een oplossing. In eerste termijn heb ik er ook al een idee over geuit. Dat ging de minister duidelijk te ver. Volgens mij is echter een compromis mogelijk. Laten wij dat hier maar proberen.

Na twee jaar moet duidelijk zijn of het lukt met de rechtsbescherming van omwonenden. De minister heeft twee jaar om het te onderzoeken. Laten wij dat gewoon doen aan de hand van ijkpunten. De minister wil het geen handhavingspunten noemen. Dat zijn wij met elkaar eens. Het moet gaan om ijkpunten die in het buitengebied en het binnengebied liggen. Zo kunnen wij een aantal nieuwe scenario's bekijken in de komende twee jaar. Het voordeel daarvan is namelijk dat als over twee jaar blijkt dat de ijkpunten nodig zijn, die ijkpunten er ook zijn. Dan kunnen wij overschakelen op het nieuwe systeem met de ijkpunten. Als de minister gelijk heeft, en de MHG alle rechtsbescherming blijkt te bieden, hebben wij de ijkpunten nog in het NOMOS-stelsel of iets dergelijks ter beschikking en hoeven die in de handhaving verder geen rol meer te spelen. Dat vereist wel dat het aantal punten wordt uitgebreid dat nu in het NOMOS-systeem draait, met name in het buitengebied en in bewoonde kernen. Als de minister dat kan toezeggen, is dat een mooie toevoeging aan het experiment. Dan gaan wij het de komende twee jaar met grote interesse volgen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij hebben handhavingspunten, ijkpunten, meetpunten. Ik krijg er een punthoofd van! Mijn simpele vraag is wat nu precies een ijkpunt is. Dit is een dossier geweest waarin wij als politiek altijd heel veel verwachtingen hebben gewekt met allerlei instrumenten, modellen, berekeningen en punten. Mevrouw Van Tongeren heeft in eerste termijn ook gezegd dat de politiek op dit punt heel veel suggesties heeft gewekt en weinig heeft waargemaakt. Mijn tweede vraag is dan ook of de heer Samsom niet opnieuw suggesties wekt die de politiek niet kan waarmaken.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat sowieso niet. Waar ik om vraag is een back-up of een terugvaloptie voor de toch wat onzekere MHG. Wij weten allemaal waar de MHG uit voortgekomen is, namelijk uit het mislukken van de pogingen om tot aantalsnormen te komen. Dat was onze eerste voorkeur en overigens die van iedereen. Dat lukte niet. Toen is teruggevallen op de MHG. Dat is een niet onomstreden, wat globalere maat. Ik

¹ Zie voor het verslag van het Algemeen Overleg eerste termijn kamerstuk 29 665, nr. 156.

doe nu, al zeg ik het zelf, in alle objectiviteit, een creatieve tussenoplossing om met iets te komen waarmee wij over twee jaar weleens heel blij zouden kunnen zijn. Als wij dat niet doen en gewoon met de MHG aan de slag gaan, en als over twee jaar blijkt dat die norm niet genoeg is, niet werkt en niet voldoende rechtsbescherming biedt, met bizarre overlast in bepaalde bewoonde gebieden, hebben wij geen terugval. Dan is er alleen het oude handhavingstelsel, waarvan ook de heer De Rouwe zegt dat het failliet is. Als wij het NOMOS-stelsel uitbreiden en gebruiken om te toetsen of het MHG genoeg is, ontstaat een winwinsituatie. Als de MHG genoeg is, ben ik de eerste om de vlag in top te hangen. Als de MHG niet genoeg is, hebben wij een terugvaloptie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb het idee niet echt een antwoord te krijgen op mijn vraag. Misschien stel ik hem verkeerd. Kan de heer Samsom vertellen wat precies de output van een ijkpunt is? Wat voor gegevens worden daar gegenereerd?

De heer **Samsom** (PvdA): Geluid, L_{den} -waardes. Dat is niet heel ingewikkeld. Het gaat om de hoeveelheid geluid die op bepaalde punten wordt geproduceerd. Het is niet ondenkbaar dat in het nieuwe systeem, met alle optimalisatie van de input van dat systeem, door weersomstandigheden of anderszins ten zuiden van Schiphol enorme extra vliegbewegingen plaatsvinden met enorme hoeveelheden extra geluid. Het is goed om dat vast te leggen, zodat je aan het einde van de rit weet of het grafiekje dat de heer Alders produceerde, waarop de nieuwe contour binnen de oude contour bleef, daadwerkelijk zo blijkt te zijn. Als dat niet zo is, moet er een nieuw instrument bij komen. Dan werkt de MHG kennelijk niet goed.

Mevrouw **Van Nieuwenhuizen** (VVD): Ik heb een vervolgvraag op die van de heer De Rouwe. Ik wil van de heer Samsom weten wat precies de toegevoegde waarde is, aangezien er nog steeds een handhavingprobleem is. De waarden die uit het systeem komen, kunnen immers niet voor de handhaving gebruikt worden.

De heer **Samsom** (PvdA): Die kunnen voor de handhaving gebruikt worden op het moment dat op die punten ook berekeningen beschikbaar zijn die je kunt valideren met de metingen. Dat is geen abracadabra. Dat doen wij al jaren op die manier. Althans, dat zouden wij al jaren moeten doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Maar het werkt niet.

De heer **Samsom** (PvdA): Nee, wij hebben het nog nooit zo gedaan. Professoren van naam en faam hebben ons altijd voorgehouden dat als wij gaan berekenen en dat valideren met metingen, er betere modellen ontstaan dan ingeval uitsluitend van berekeningen uit wordt gegaan. Ik probeer dat alsnog te bereiken zonder het kind met het badwater weg te gooien. Ik erken dat mijn inbreng in eerste termijn daartoe misschien heeft geleid. Daarom zoek ik naar een nieuw compromis, zonder het kind met het badwater weg te gooien. Wij kunnen het experiment volledig doen zoals het is bedacht, maar wij bouwen een terugvaloptie in voor het moment dat de MHG niet zou werken. Men moet het mij niet kwalijk nemen dat ik er niet van overtuigd ben dat die norm werkt. Velen met mij zijn er niet van overtuigd dat dit genoeg is. Dan zou het niet gek zijn om, als wij toch gaan experimenteren, ook iets extra's in te bouwen, zodanig dat wij niet over twee jaar, als het niet blijkt te werken, terug moeten vallen op een failliet stelsel. Dat is het geval in het voorstel van de heer De Rouwe. Dat is toch het laatste wat wij willen?

Mevrouw **Van Nieuwenhuizen** (VVD): Voorzitter. Er zijn gisteren nog een paar vragen blijven liggen. De VVD heeft gevraagd naar de beleidsregel, die gepubliceerd zou worden voor aanvang van het experiment. Het experiment zou op 1 november van start moeten gaan. Het antwoord dat ik kreeg, namelijk: vóór 1 november, was niet echt verassend. Gezien het belang van dit alles, zien wij die beleidsregel graag op korte termijn. Het moet immers een stukje bescherming geven aan mensen die zich ongerust maken.

Dan nog over de vierde Initial Approach Fix. Ik heb uit het antwoord van de minister begrepen dat er weinig kans op versnelling in zit. Ik wil graag van de minister weten of hij in gesprek wil gaan met Defensie om een soort experimenteermogelijkheid in te bouwen en te bekijken wat die al kan doen.

Mijn laatste punt heeft te maken met de terugvaloptie waar de heer Alders om vraagt in zijn rapport. Voor de goede orde, dat is dus niet de terugvaloptie waar de heer Samsom zojuist om vroeg. Ik doel op de terugvaloptie van de heer Alders, die terug wil vallen op het totaal. Kan, als het nieuwe systeem niet werkt, alvast gaandeweg over iets anders nagedacht worden dan alleen terugvallen op het oude systeem?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Gisteren heb ik mij in het debat verzet tegen het gelijktijdig schrappen van de aantalsnormen van de zwaarbelaste woningen en de geluidshandhavingpunten. De respons van de minister bestond uit citaten van de Stichting Natuur en Milieu. Ik heb hen gevraagd hoe dat zit. De Stichting Natuur en Milieu heeft laten weten dat zij inderdaad heeft gezegd dat aantalsnormen vreselijk lastig te berekenen zijn in deze setting. Het maximaal volume geluid is volgens de stichting een lege norm, technisch onbegrijpelijk en onuitvoerbaar. De stichting zegt dus dat dit niet werkt, maar dat het voorgestelde alternatief minstens zo onbegrijpelijk en onuitvoerbaar is als het oude systeem. Daarin kan de minister dus geen steun vinden voor zijn stelling dat de aantalsnormen eruit moeten. De Stichting Natuur en Milieu stelt dat die kunnen vervallen, maar dat dan een vorm van handhavingpunten of ijkpunten, zoals de PvdA-collega vertelde, des te belangrijker is. Het lijkt erop alsof er selectief is geshopt in het advies van deze deskundigen. Wat is de repliek van de minister op de stelling dat de MHG ingewikkeld en onbegrijpelijk is, dat niemand deze norm kan uitleggen en dat deze ook voor individuele wijken en burgers geen bescherming biedt? Wij vinden het onontbeerlijk dat mensen lokaal bescherming hebben.

De **voorzitter**: Afronden alstublieft.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Nog twee zaken en dan ben ik klaar.

Ik wil van de minister de toezegging hebben dat hij de Kamer informeert over de voortgang of de non-voortgang bij de glijvluchten. Ik wil ook de toezegging, zoals gisteren is bepleit, dat de criteria voor een succesvol experiment echt geoperationaliseerd worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording van gisteren. Ik zou me haast willen aansluiten bij de inbreng van mevrouw Van Tongeren. Zij haalde er een aantal credits uit die met name de omwonenden heel graag willen. Ik zou haast zeggen dat het een en onondeelbaar is. Van dat gehele pakket zegt mijn fractie, na wikken en wegen, dat er heel veel goede punten in zitten. Ik noem een gecontroleerde en duurzame groei en de bescherming van omwonenden. Ik deel eigenlijk de conclusie van de heer Alders dat het één pakket is. Het hele pakket ziet er, na wikken en wegen, goed uit en kan op mijn steun rekenen. Wij gaan uiteraard over een jaar met zijn allen bekijken hoe het

eruit ziet. Dat staat ook al in de brief van de minister. Mijn fractie doet daar graag aan mee.

Een laatste punt benadruk ik graag. De informatievoorziening door de heer Alders is nu heel goed. Ik krijg daar goede reacties op. Wij moeten dit dan ook warm houden. Het moet niet zo zijn dat wij de komende maanden nog een paar rondjes doen en vervolgens twee jaar later nog eens terugkomen. Ook dat is een klassieke fout van de overheid, om alleen in het begin te communiceren en daarna de zaak te vergeten. Daarvoor vraag ik graag aandacht.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik wil graag een uitleg van de heer De Rouwe in twee zinnen. Als het maximaal volume geluid uitlegbaar, toepasbaar is en gemakkelijker is dan het oude systeem, leg mij dat dan eens uit in twee zinnen, of drie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik doe het in één zin. Ik weet het niet. Daarom ben ik voor het experiment, om het in de praktijk maar eens te bezien.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als wij het al niet kunnen begrijpen, met onze ondersteuning en een hele zwik beleidsmedewerkers en een stapel documenten, en het dus ook niet kunnen uitleggen, hoe kunnen wij dit dan als norm nemen voor een experiment? Het oude systeem is niet helder genoeg. Wij moeten toe naar iets dat goed toepasbaar is, goede bescherming biedt en goed uit te leggen is. Zelfs wij kunnen dat echter niet. Hoe kun je dan zeggen: ik weet eigenlijk niet wat wij gaan experimenteren, maar doe maar?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik kan de capaciteiten van de medewerkers van GroenLinks niet inschatten. Ik kan dat ook niet voor de omwonenden en de sector. De stelling van de CDA-fractie is glashelder. Wij zitten met een ongelofelijk ingewikkeld systeem. Als eerste ter wereld zitten wij nu echter met de complete sector, de omwonenden en de overheid aan tafel en komen wij met een voorstel dat niet van de tekentafel komt en dat wij de komende tijd gaan onderzoeken. Ik zou haast zeggen: als je daar tegen bent, waar ben je dan nog wel voor in dit land?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. In de eerste termijn heb ik het gehad over de criteria waaraan het experiment moet voldoen en waaraan het kan worden getoetst. De minister heeft in ieder geval toegezegd dat de criteria SMART geformuleerd worden door de Alderstafel en dat de leden daarvan de criteria te zien krijgen. Ik wil de toezegging van de minister dat voordat het experiment start de Kamer de criteria krijgt. Voordat wij aan het experiment beginnen, moeten wij de criteria hebben om achteraf te bepalen of het al dan niet geslaagd is.

Er is een van mijn vragen blijven liggen. Die gaat over de groei van de luchtvaart, die volgens mij meer betekent dan groei van geluidsoverlast alleen. Mijn vraag is wat de minister bereid is te doen op het gebied van milieuvervuiling en onveiligheid. Wat zegt Alders daarover? Hoe kijkt de minister hier tegenaan?

Tot slot, er is grote behoefte aan een beter begrijpelijk geluidsstelsel. Het nieuwe stelsel is nog steeds volstrekt onbegrijpelijk en moet vooral verdere groei van geluidsoverlast mogelijk maken. De SP-fractie kiest voor duurzame luchtvaart. Wij gaan voor luchtvaart met echte, economische toegevoegde waarde.

Mevrouw **Van Nieuwenhuizen** (VVD): De heer Bashir verwijst naar de toezegging die de minister in mijn richting heeft gedaan over de criteria voor een succesvol experiment. Hij verbindt daar nu aan dat de Kamer die moet krijgen nog voor het starten van het experiment. Dat lijkt mij geen goede zaak. Het lijkt mij vrijwel onmogelijk om van tevoren op alle zeven

punten de criteria SMART geformuleerd te krijgen. Zo heb ik de toezegging niet opgevat en dat wil ik ook niet. Ik wil dolgraag dat het experiment tijdig kan starten.

De heer **Bashir** (SP): Als we een experiment echt serieus nemen, moeten we criteria hebben om achteraf op te toetsen. Als wij halverwege of achteraf criteria opstellen waaraan het experiment moet voldoen, is het geen experiment meer. Wees eens eerlijk.

Mevrouw **Van Nieuwenhuizen** (VVD): Dat ligt eraan hoever je wilt gaan in de detaillering. De criteria zijn wel vastgesteld. Alle criteria die wij van belang vinden, staan in het rijtje. Wij vinden het te ver gaan om die nu al tot drie cijfers achter de komma uit te werken. Dat zal wat meer denkwerk vragen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister daar straks in detail op terugkomt.

De heer **Bashir** (SP): Dat is goed. Ik zeg ook niet dat het tot drie cijfers achter de komma moet. Er staan geen cijfers, alleen maar woorden. Daar kun je niets aan toetsen.

De heer **Samsom** (PvdA): Hierop inhakend, ik heb er in eerste termijn ook om gevraagd. Ik ging er wel van uit dat het nog voor 1 november kon. Het moet immers feitelijk ergens in een la liggen. Het moet in twee weken vertaald kunnen worden, zodat Kamerleden het kunnen begrijpen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden van de commissie voor hun bijdrage in tweede termijn.

Ik benoem kort een aantal punten. Ik beantwoord ook enkele vragen die ik in eerste termijn nog niet van een antwoord heb voorzien.

Ik benadruk dat wij het hier hebben over een experiment, waarbij het nieuwe stelsel wordt getest terwijl het oude stelsel van kracht blijft. Ik benadruk: het oude stelsel blijft de komende twee jaar van kracht. Daar zit ook heel veel bescherming in. Wat is dan het vernieuwende? Wij gaan nog meer geluidspreferentieel vliegen. Ook hebben wij de mogelijkheid om als een punt volloopt daarmee flexibeler om te gaan. Het perverse effect waarover wij het gisteren hadden, kunnen wij dan voorkomen. Dat moet de meerwaarde zijn. Achteraf bekijken wij of de bewuste aanpassingen hebben geholpen bij het voorkomen van te veel vliegglawaai. Dat moet de lakmoesproef zijn aan het einde van de twee jaren.

Ik maak deze algemene opmerking omdat soms het beeld ontstaat dat wij ons met dit experiment op een gevaarlijk vlak begeven. Dat is allerminst het geval, want het oude stelsel blijft de komende twee jaar gelden. Dat is net die extra garantie voor de bewoners.

Ik wijs de heer Samsom erop dat daar de zekerheid in zit. Wij gaan berekenpunten monitoren om te kijken hoe het zit. Ik zeg de heer Samsom het volgende. Ik heb het daarover ook een aantal keren gehad met zijn voorganger, de heer Tang, en toen hebben wij heldere conclusies getrokken. Laten wij erop letten dat aan het einde van het experiment wel gewoon de knopen worden geteld. Het is ja of nee of een andere manier. Als wij dit experiment gaan doen en er direct weer iets van dertig ijkpunten aan toevoegen, vormt dat een probleem. Je creëert zo een gevoel van zekerheid, maar het vergroot eigenlijk het risico op perversiteit. Je hebt dan nog eens dertig emmertjes meer erbij die dreigen over te lopen. Het maakt het systeem nog minder flexibel. De kans dat suboptimaal wordt gevlogen, wordt niet kleiner maar juist groter. Er wordt wel gemonitord. Het is een soort informatiefunctie. Er wordt gekeken wat er gebeurt op verschillende vlakken, echter niet om juridisch te handhaven. Het is aan de Alderstafel en CROS om samen met Schiphol

te bekijken of en zo ja, waar extra informatiepunten worden gepakt. Daar wordt dan heel specifiek gekeken naar wat daar met het geluid gebeurt. Ik vraag hiervoor de aandacht. Laten wij nu niet nog meer handhavings- of ijkpunten toevoegen. Het risico is dan dat wij van de perversiteit van een faillet genoemd systeem af willen, maar het risico de facto vergroten. Dat kan nooit de bedoeling zijn.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb expliciet de handhavingspunten niet meer genoemd, omdat dat inderdaad verkeerde verwachtingen wekt. Ijkpunten vind ik echter geen enkel probleem. Je ijkt het nieuwe stelsel immers op de verwachtingswaarde. Die is, om het heel simpel te houden: het is beter dan vroeger. De minister komt, na een karikatuur van mijn voorstel te hebben geschetst, alsnog mijn kant op door te zeggen dat het gemeten wordt en dat het aan de Alderstafel is of en waar die dingen moeten komen. De minister kent de discussie over te weinig meetpunten, ijkpunten, rekenpunten, whatever, in het huidige systeem. Volgens mij is er aan de Alderstafel ook om gevraagd. Mocht die vraag zich nu herhalen, is de minister dan bereid om daarvoor geld uit te trekken? Ik ben bereid om te zeggen dat de Alderstafel moet beslissen, ongeveer zoals mijn VVD-collega sprak over aanvullende systemen en aanvullende opties. Die punten kosten uiteindelijk een hoop geld.

Minister **Eurlings**: Zo komen wij bij elkaar. Ik kan toezeggen dat Schiphol intussen heeft aangegeven bereid te zijn om die kosten te dragen. Ik wil het echter eerst daar laten liggen. Geen handhavingspunten, please. Dan gaan wij echt terug naar af. De informatiepunten houden gewoon dingen in de gaten. Dat ligt ten eerste bij CROS, de bewoners en Schiphol om te bekijken of en zo ja, waar. Prima, ik zeg toe dat als men daartoe besluit, Schiphol die kosten zal dragen.

Dan de evaluatiecriteria. Ik zal de heer Alders vragen om voor de start van het experiment aan te geven hoe het op dat moment met de criteria staat. Dat moet zo expliciet mogelijk. Dat is het beste van twee werelden. Dan vertragen wij ten eerste het experiment niet. Ten tweede krijgen wij op dag één van het experiment al, zo expliciet mogelijk, inzicht in de criteria. Is het nu een «absolute necessity» om die verfijningsslag van de criteria totaal te hebben op dag één? Dat denk ik niet. Na twee jaar kijken wij terug op alle dagen van die twee jaar en wordt op basis van de criteria vastgesteld of het goed is of niet. Je kunt best de eerste of de tweede maand nog met de bewoners en de sector bespreken hoe de criteria zo expliciet en duidend mogelijk kunnen worden gemaakt. Ik zal de heer Alders vragen om voor de start van het experiment aan te geven hoe ver men is gevorderd. Het kan zo maar zijn dat ook aan het begin van het experiment de verfijningsslag met de mensen van het Aldersgebeuren nog verder gaat. Dat hoeft echt geen probleem te zijn. De Kamer is er zelf overigens ook bij aan het einde van de twee jaar. Dan kan gezegd worden of het ook voor de Kamer de geldende criteria zijn. Ik zal het op deze manier aan de heer Alders voorleggen.

Dan het idee van fiftyfifty. Hoe zit het met de milieuwinst? Komt die alleen ten goede aan de sector? Nee, zoals ik gisteren al probeerde te zeggen. Dat is het prachtige van de gemaakte afspraken. Hoe zijn wij op de 510 000 gekomen? In die berekening zit al dat een gedeelte van de milieuwinst naar de bewoners zou gaan. Anders waren wij hoger uitgekomen tot 2020. Vervolgens is onder de term «continuüm van Tang» afgesproken dat ook na 2020 de helft van de milieuwinst blijvend naar de bewoners gaat. De andere helft vertaalt zich in meer ruimte voor de sector om te kunnen vliegen. Dat lijkt mij op zich een prima uitgangspunt waarmee wij het internationaal bekeken heel netjes doen. De meeste vliegvelden geven geen milieuwinst definitief aan bewoners. Sterker nog, daar neemt de overlast vaak alleen maar toe. Dit is dus een heel mooie uitkomst van het Aldersproces, zelfs voor de periode na 2020.

Dan de vraag van mevrouw Van Tongeren. Ik heb die al geprobeerd te beantwoorden. Die vraag is of er wel goed getest kan worden onder de 510 000. Ik kan mij die vraag goed voorstellen. Als je zoveel ruimte hebt, werkt het immers altijd, zou je denken. Toch heeft het heel veel zin. Wij vliegen nu behoorlijk minder. Toch kan het zijn dat enkele geluidsemmertjes vol raken. Op dat moment komt het onderscheidende van het experiment in beeld. Vorig jaar was het nog: sorry, daar mag niet meer gevlogen worden en jagen wij vervolgens heel veel extra vliegtuigen over heel druk bewoond gebied. Daar zitten de emmertjes nog niet vol. Dat leverde meer geluidsoverlast op dan strikt noodzakelijk. Als wij nu in die situatie terechtkomen, kan expliciet beslist worden om het emmertje wat groter te maken. De Kamer en de partijen aan de Alderstafel worden daarover dan geïnformeerd. Door het emmertje wat groter te maken, voorkomen wij een uitwijk met meer overlast. Dat is preciezer geluidspreferentieel vliegen, waardoor de flexibiliteit wordt gebracht in het systeem dat door zijn starheid soms perverse effecten had. Daar zit de meerwaarde in en niet in de grens van 510 000. De meerwaarde is dat op dat soort momenten te veel geluidsoverlast wordt voorkomen. Dat moet de meerwaarde zijn.

Ik kan kort zijn over de beleidsregel. Door het publiceren van de beleidsregel worden stuurmaatregelen die het experiment verstoren voorkomen. Dit is voor alle partijen aan de Alderstafel van groot belang. Ik kan mevrouw Van Nieuwenhuizen aangeven dat op dit moment de beleidsregel zich richting Staatscourant begeeft. Publicatie zal een dezer dagen plaatsvinden. Die duurt niet lang meer. Zij heeft gelijk als zij stelt dat het snel moet. Het komt een dezer dagen naar buiten.

Hoe zit het met de totstandkoming van de vierde fix? Het is goed om vooraf te weten dat het scheppen van ruimte voor zo'n vierde opstalplaats in de lucht de grootste luchtruimwijziging betreft die Nederland de afgelopen decennia heeft gekend. In de Luchtvaartnota heb ik deze reeds aangekondigd zonder daarbij een concreet moment te noemen. Ten behoeve van de Alderstafel heb ik vervolgens de zeer ambitieuze doelstelling van 2014 genoemd. Ik heb dat gedaan om een gebaar te maken, mede naar de Alderstafel, dat we alles om alles willen zetten om dit snel te regelen. Zowel de civiel-militaire samenwerking, die ik gisteren al noemde, als de grensoverschrijdende samenwerking is cruciaal om dit te kunnen realiseren. Het heeft namelijk ook gevolgen voor het aanvliegen over de grenzen heen. We werken er keihard aan om de vierde fix zo snel mogelijk te realiseren. Dat doen we samen met de collega's van Defensie en zeker ook met Duitsland. Helaas kan deze discussie dus niet in splendid isolation worden gevoerd.

Ik kan op dit punt het volgende doen. Ik kan in gesprek met Defensie laten nagaan wat de mogelijkheden zijn om het militaire luchtruim in het gebied voor de vierde fix vaker en efficiënter te laten benutten door het Schipholverkeer. Ik kan ook vragen om die ruimte maximaal te gebruiken op de momenten dat militairen daar niet oefenen. Ik kan proberen die flexibiliteit in te voeren. We proberen daar zo snel mogelijk te opereren. Ik zeg de Kamer toe dat ik haar daarover nader zal informeren. Er is dus enige internationale afstemming nodig; dat vergt enige tijd. Tot het moment dat de vierde fix er definitief is, kunnen we op deze manier praktisch al een stuk in de goede richting gaan. De Kamer krijgt daarover nader bericht en ik zal met Defensie het gesprek hierover aangaan.

Mevrouw **Van Nieuwenhuizen** (VVD): Ik ben hier blij mee. Dit geeft ons wat experimenteer ruimte. Voordat de vierde fix echt is gerealiseerd, kunnen we zo toch al iets proberen.

Minister **Eurlings**: Dat was ook precies de bedoeling.

Mevrouw Van Nieuwenhuizen vroeg mij ook hoe ik aankijk tegen een alternatieve uitwerking. We hebben nu een goed experiment. We denken

dat dit echt meerwaarde kan bieden. Verder zou ik het eerst aan de Alderstafel willen laten om de criteria nader te preciseren. De Kamer krijgt voordat het experiment begint bericht over de stand van zaken in dezen. Vervolgens zal worden bekeken of het goed functioneert. Daarbij komt de Kamer zelf weer aan bod.

Ik wil nog wel iets toezeggen. Ik vind de informatievoorziening namelijk echt heel belangrijk en vind het echt goed hoe die nu gaat. Ik heb de tevredenheid van de Kamer daarover ook gehoord. Ook vanuit de Alderstafel wordt zo veel mogelijk alles op tafel gelegd. Dat creëert vertrouwen. In lang vervlogen tijden heeft het daaraan nogal eens geschort. Het is goed om alles met elkaar te wisselen. Dat heeft het vertrouwen tussen sector en bewoners doen toenemen. Ik kan mij voorstellen dat de monitoringsrapportages, die vier keer per jaar komen, ook naar de Kamer worden gezonden, zodat die zich continu op de hoogte kan stellen. Zo kan de Kamer zien hoe dit proces loopt en wat de ontwikkeling is. Dat lijkt me de beste manier om het vertrouwen te doen groeien, als alles werkt in het experiment. Mocht een en ander op bepaalde punten niet goed uitwerken, wat ik niet verwacht, dan ligt ook direct alle informatie daarover op tafel.

De voorzitter: We vliegen door dit AO heen, minister. Dat is fantastisch. Ik zie dat mevrouw Van Nieuwenhuizen nog een vraag wil stellen. Officieel zou ik slechts één interruptie toestaan, maar ik sta deze ook toe omdat we wat ruim in de tijd zitten.

Mevrouw **Van Nieuwenhuizen** (VVD): De minister zegt dit aan de Alderstafel te willen overlaten. Het gaat mij ook niet om een bepaalde terugvaloptie, maar in de brief van de heer Alders wordt gevraagd om ruimte voor de Alderstafel om over te mogen stappen op MHG. In feite is iets dergelijks gebeurd met de aantalsnormen. Er moet zulke ruimte worden geboden voor terugvalopties. Ik verwacht van de minister dat hij de Alderstafel die ruimte zal willen bieden. Kan hij dat bevestigen?

Minister Eurlings: Natuurlijk. Mijn vertrouwen in de Alderstafel is echt groot. Ik heb daar de laatste jaren een proces zien plaatsvinden dat echt meerwaarde heeft. Natuurlijk heeft men die ruimte. De Kamer wordt daarover onverwijld geïnformeerd, zodat ook hier de discussie zal kunnen plaatsvinden. Ik wilde echter aangeven dat ik op voorhand vertrouwen heb dat hetgeen is uitgewerkt, echt goed is en dé oplossing zou kunnen blijken te zijn. Nogmaals: mocht het ooit anders uitpakken, dan zal de Kamer daarover onverwijld worden geïnformeerd en kan zij hierover discussiëren.

Voorzitter. Hoe zit het precies met de bescherming van de omgeving en de gelijkwaardigheid? In het begin heb ik opgemerkt dat het oude stelsel blijft gelden. Als we daarvan afwijken, gebeurt dat expliciet. Daarover zal ook worden gecommuniceerd. Zo kunnen we dit aan het eind van het experiment evalueren: heeft het goed uitgewerkt, zoals we denken, of was het een faux pas en moeten we deze kant dus niet op willen? De wettelijke borging bestaat uit drie onderdelen. Ten eerste zijn er de gelijkwaardigheidscriteria: een toets vooraf en een toets achteraf. Ten tweede is er een plafond van in totaal 510 000 vliegbewegingen per jaar, waarvan 32 000 in de nacht. Ten derde zijn er de genoemde regels voor baangebruik die de lokale geluidsbelasting reguleren. Met die set denken we dat de borging goed is gerealiseerd.

Hoe zit het met de gelijkwaardige bescherming tegen geluidshinder, die geborgd moet zijn? In de wet is de eis van gelijkwaardige bescherming voor de omgeving vastgelegd. Er gelden harde grenzen voor de beschikbare totale milieuruimte, het aantal woningen, het aantal ernstig gehinderden en de slaapverstoring. Toetsing op deze punten zal in het nieuwe stelsel vooraf en achteraf plaatshebben; in het huidige stelsel is er

alleen een toetsing vooraf. Het operationeel plan moet bovendien voldoen aan de criteria voor gelijkwaardigheid. Hierover vindt advisering door de CROS – lees: de bewoners – plaats. De operatie achteraf moet voldoen aan de criteria voor gelijkwaardigheid. Daarop wordt ook gehandhaafd. Het idee was eerder om voor de toets te werken met aantalsnormen. Die discussie hebben we gehad. Hoe is het verdergegaan? De experts van de Stichting Natuur en Milieu, het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium, het Planbureau voor de Leefomgeving en de Commissie m.e.r. hebben hiernaar gekeken. Dat heb ik gisteren reeds aangegeven. Deze partijen hebben gezamenlijk de volgende conclusie getrokken ten aanzien van de aantalsnormen. Ik citeer deze letterlijk: Het doorlopen traject met inbreng van verschillende experts heeft het inzicht gegeven dat het bepalen van aantalsnormen voor geluid voor het aantal woningen in het binnengebied (binnen 58 dB(A) L_{den} contour) niet op een zodanige wijze kan worden uitgevoerd dat aantoonbaar en transparant kan worden gemaakt dat een stelsel met aantalsnormen tegemoetkomt aan de eis van gelijkwaardige bescherming voor de omgeving en de beoogde ontwikkelruimte voor de sector biedt. Deze conclusie is door alle experts gedeeld, ook door de Stichting Natuur en Milieu (SNM).

Ook over het alternatief van het achteraf toetsen op de criteria van gelijkwaardigheid, in combinatie met de genoemde maximale hoeveelheid geluid (MHG), is met experts een gezamenlijke conclusie getrokken. Ook deze citeer ik letterlijk: De experts zien, gegeven de uitkomst van de onderzoeken naar het bepalen van aantalsnormen (deze kunnen niet eenduidig en zonder grote bandbreedte worden bepaald), de MHG als een alternatieve oplossing. Ik kan mevrouw Van Tongeren bovendien melden dat de Stichting Natuur en Milieu daarbij het volgende heeft aangegeven: Stichting Natuur en Milieu ziet de MHG als een «second best» optie nu aantalsnormen niet mogelijk blijken. SNM steunt de toepassing van de MHG als dit positief naar voren komt uit onderzoek (door bijvoorbeeld meer uitgebreide scenariostudies) naar de effecten op onder andere afdoende bescherming van het buitengebied. Ik zeg de heer Samsom en mevrouw Van Tongeren toe dat deze zaken in de uitwerking van de MHG zullen worden meegenomen. Aan hun wensen wordt dus uitvoering gegeven. Daarmee zijn we volstrekt in lijn met de experts en met de woorden van SNM over deze zaak. Misschien is het goed dat ik heb toegevoegd dat dit in de uitwerking van de MHG tot zijn recht zal komen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Wat de minister nu zegt, klopt meer met wat ik van de Stichting Natuur en Milieu heb begrepen. Zij zeggen daarbij echter ook dat zij de grootst mogelijke twijfels hebben of het wel zal lukken met de MHG. Ik heb een citaat dat wellicht uit een ander document komt, waarin SNM zegt dit een lege norm te vinden, die technisch vrij onbegrijpelijk en moeilijk uitvoerbaar is. Het zou kunnen dat SNM echt heeft gezegd: het hanteren van aantalsnormen lukt echt niet en we moeten dus maar gebruik maken van deze «second best» optie, mits deze in de praktijk echt goed wordt uitgewerkt. Aan mij heeft SNM echter ook wat steviger documenten laten zien. Ik heb de datum van de brief niet bij de hand, maar daarin staat dus dat de MHG een lege norm is, die technisch onbegrijpelijk en moeilijk uitvoerbaar is. Als we beide citaten naast elkaar zetten, kan ik er wat beter mee leven, maar gisteren werd slechts één kant van de woorden van SNM belicht en werd niet duidelijk wat daarbij gezegd is.

De **voorzitter**: Wat is uw vraag precies?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dit was een interruptie op de woorden van de minister. Wat vindt de minister van mijn woorden?

Minister **Eurlings**: Ik heb zojuist de formele conclusies van de expertgroep voorgelezen. Het zou kunnen dat de ene organisatie daarover bij voorbaat wat enthousiaster is dan de andere; dat weet ik niet. Dat kan in het verkeer met individuele Kamerleden gewisseld zijn. Ik heb echter te doen met de officiële conclusie die ik heb voorgelezen. SNM ziet de toepassing van de MHG als een «second best» optie nu aantalsnormen niet mogelijk blijken en steunt de toepassing van de MHG als dit criterium positief naar voren komt uit onderzoek, door bijvoorbeeld meer uitgebreide scenariostudies. Die zullen worden uitgevoerd. Mocht daaruit blijken dat de MHG niet werkt, dan zijn we zo weer bij de Kamer terug en zal er opnieuw over worden gepraat. Op deze officiële positie van de expertgroep heb ik gisteren mijn woorden gebaseerd. Ik heb toen niet de uitwerking nader toegezegd, maar ben blij dat ik dat nu alsnog heb kunnen doen.

De heer De Rouwe vroeg mij de omgeving blijvend erbij te betrekken. Ik kan de heer De Rouwe toezeggen dat ik de heer Alders zal verzoeken hiervoor zijn uiterste best te doen. Ik zal hem vragen blijvend te informeren, ook gedurende het experiment. Meten is weten hoeveel geluid je hebt. Het betekent ook dat je in de praktijk het wantrouwen moet wegnemen. Hier is eigenlijk sprake van berekenen in plaats van meten. Als je berekent hoeveel geluid er is geweest en als je daarover zo open mogelijk bent, kan dat het vertrouwen in het nieuwe stelsel doen toenemen. Ik zal de heer Alders nog eens op het hart drukken hoe groot het belang van informatievoorziening is, maar ik weet hoezeer hij hiervoor reeds gemotiveerd is. Hij is de goede man op de goede plaats en hij vindt het prachtig om partijen bij elkaar te brengen en deze rol te spelen in het proces. Het is mooi om dat te zien gebeuren.

Het verzoek van mevrouw Van Tongeren om de voortgang van de glijvluchten te borgen, kan ik kort en goed toezeggen. In het advies staat expliciet: de voortgang en de geboekte resultaten zullen worden gemonitord; ze zullen betrokken worden bij het eindoordeel over het experiment van het stelsel. Ik zeg daarenboven toe dat de regering de Kamer iedere eventuele vervolgstap rondom de CDA's zal melden, zodat de Kamer continu op de hoogte is van de laatste stand der dingen. Wij geloven dat de toepassing van CDA's heel kansrijk kan zijn, maar zoals ik gisteren heb willen aangeven, vergt ook dit heel veel. Als je vliegtuigen namelijk in piekruurtijd naar beneden wilt laten glijden, zul je ze al van heel ver moeten oplijnen om het echt goed te doen, misschien zelfs tot aan Frankrijk. We zullen dit systeem dus stap voor stap moeten opbouwen, steeds verder van Schiphol af. Met die operatie beginnen we nu. Mijn mensen en ikzelf – en vanaf volgende week mijn opvolger – zullen ervoor zorgen dat continu met de Kamer zal worden gecommuniceerd over het zetten van een nieuwe stap.

Hiermee hoop en denk ik de vragen te hebben beantwoord.

De **voorzitter**: Hartelijk dank. Uw beantwoording was werkelijk vliegensvlug. De Kamer krijgt het woord voor een korte derde termijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik bedank de minister voor zijn beantwoording. Ik heb nog een vraag die ik niet aan de minister, maar aan mevrouw Van Tongeren wil stellen. Kan GroenLinks het experiment, met de genoemde mitsen en maren, ondersteunen nu de minister deze toezeggingen heeft gedaan?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Nee, de GroenLinks-fractie ondersteunt dit experiment nog steeds niet. Dat is mede gebaseerd op de punten die ik gisteravond reeds genoemd heb. Zoals ik toen in het begin van mijn bijdrage al zei, worden de mogelijke normen telkens opgerekt zodra ze gaan knellen voor het vliegveld. Er zitten te weinig waarborgen in dit experiment. Zelfs de ijkpunten in het binnen- en buitengebied die de

heer Samsom voorstelde, komen er niet in voor. Wij denken niet dat dit systeem beter uitlegbaar is dan het vorige. Ik heb al gevraagd of het simpel uitlegbaar is. Ik kan het hele verhaal herhalen, maar kort gezegd is de GroenLinks-fractie niet voor dit experiment in dit stadium.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik constateer dat GroenLinks ondanks veel toezeggingen toch op het laatste moment wegglipt. Dat mag; ik ga daar niet over. Ik constateer tevens dat GroenLinks geen alternatief heeft geboden voor het huidige, perverse systeem, dat ik altijd «van kwaad tot erger» noem. Tot op de dag van vandaag verdedigt GroenLinks een systeem dat failliet is verklaard. Overigens gaat dit systeem niet over de vraag of er meer gevlogen kan worden. Dit systeem gaat slechts over de vraag hoe wij de overlast zo veel mogelijk kunnen beperken. Daarom sluit ik af met de volgende conclusie: als je hiertegen bent, ben je overal tegen. Dat staat in schril contrast met de visie van de GroenLinks-bestuurders in Amsterdam. Zij zien deze problemen wel degelijk en stemmen in met dit experiment.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik heb een vraag aan de minister. Ik heb nog steeds geen antwoord gekregen op mijn vraag over de milieuvuiling en de onveiligheid die de verdere groei richting 2020 zal meebrengen. De Alderstafel heeft zich vooral gefocust op het geluid en dat is inderdaad heel belangrijk voor de omwonenden, maar met de groei hangt meer samen. Na 2020 zal de winst fiftyfifty worden verdeeld, maar als de groei tot die tijd doorgaat, zullen daarmee ook de onveiligheid en de milieuvuiling toenemen. Blijkbaar hebben we daar geen antwoord op. Ik zal er verder ook niet op ingaan. Ik wil de heer De Rouwe nog zeggen dat er wel degelijk een alternatief naar voren is geschoven, zowel door de GroenLinks-fractie als door de SP-fractie. Ons alternatief is meten in plaats van berekenen. Het feit dat de heer De Rouwe daarin geen vertrouwen heeft, wil niet zeggen dat er geen alternatieven zijn. Die zijn er namelijk wel degelijk. De heer De Rouwe wil er alleen niet aan beginnen omdat hij er niet in gelooft. Ik geloof er echter wel in. Ik weet bovendien zeker dat ons alternatief wetenschappelijk te onderbouwen is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik zou graag nog reageren op de woorden van de heer De Rouwe. GroenLinks is juist voor een heleboel zaken. GroenLinks is voor een fatsoenlijke balans en een heldere bescherming van omwonenden tegen geluid. Natuurlijk begrijpt mijn partij het belang van een luchthaven. Het beleid van GroenLinks is er absoluut niet op gericht om Schiphol gesloten te krijgen, maar is er wel op gericht om het systeem niet steeds te veranderen zodra de normen enigszins lijken te gaan knellen. Bovendien is GroenLinks voor heldere meetpunten, zodat we weten waarover we het hebben. Nu krijgen we een systeem dat het maximale geluid voor een heel jaar gaat meten. Dat biedt aan de omwonenden in alle verschillende plekken te weinig zekerheid. Zij moeten weten wat er in hun gebied gaat gebeuren en wanneer er te veel geluid is geproduceerd. Verder heeft GroenLinks veel aandacht voor het klimaat- en het milieuprobleem. De heer Bashir en ik hebben dat probleem al een paar keer naar voren gebracht. Ik heb gisteren een prachtig citaat opgelezen dat duidelijk maakt hoeveel de luchtvaart gaat bijdragen aan de toename van de uitstoot van CO₂ en andere stoffen. Daarvoor is geen oplossing. Zelfs als vliegtuigen 2% schoner worden, zal de uitstoot in 2050 met 300% tot 600% zijn toegenomen. GroenLinks komt op voor het belang van milieu en klimaat. Ik vind het een flauwe jij-bak om te zeggen dat iemand overal tegen is als diegene ergens niet mee instemt.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. GroenLinks heeft recht op haar mening. Die respecteer ik en snap ik. Ik zal daar dus in tegenstelling tot de heer De Rouwe niets van zeggen. Mevrouw Van Tongeren moet echter niet de toezegging onderuithalen die ik net heb binnengesleept. Als de Alderstafel besluit dat er voor het goed evalueren van het experiment extra meetpunten en monitoring nodig zijn, komt er daarvoor ruimte en betaalt Schiphol daarvoor. Dat heeft de minister toegezegd. Is dat correct?

Minister **Eurlings**: Dat heb ik inderdaad gezegd.

Ik wil er nog iets aan toevoegen voor de heer Bashir. De aandacht voor veiligheid en milieu is een beetje buiten de orde van dit overleg en gaat breder dan dit stelsel. Ik verwijs graag naar de Luchtvaartnota. Het hoofdstuk «Excelleren» gaat heel stevig in op veiligheid en milieu. Wellicht mag ik daar iets over zeggen. Wij hebben in de Luchtvaartnota niet gekozen voor ongebreidelde groei. Wij hebben het begrip selectiviteit geïntroduceerd. Schiphol moet uiteindelijk met name die vluchten accommoderen die aan het wereldwijde netwerk van rechtstreekse verbindingen bijdragen. Wij hebben slechts één mainport en zullen nooit zo'n tweede mainport op luchtvaartgebied krijgen. Deze mainport moet dus een maximaal aantal verbindingen over de hele wereld hebben. Daarop moet Schiphol zich focussen. Op een gegeven moment zal dus overloop plaatsvinden van de campingvluchten naar andere luchthavens. Er is dus een selectieve groei afgesproken.

Mevrouw Van Tongeren vroeg naar het milieu. Ik wijs erop dat Hans Alders en de zijnen vooral kijken naar het geluid, maar dat het milieu wel op tal van vlakken wordt gediend. Europa begint bijvoorbeeld met het ETS. Ik zeg erbij dat het fijner zou zijn als het Midden-Oosten ook meedeed, want je moet oppassen dat je jezelf niet in een totaal onvoordelige concurrentiepositie manoeuvreert. Nederland zal dus blijven proberen om landen buiten de EU in het ETS te zuigen. Dat is van groot belang.

Bovendien doet Schiphol zelf heel veel stappen om een klimaatneutrale luchthaven te creëren. Ook de KLM doet hier heel veel aan. Met Air France heeft de KLM al zeker vijf keer op rij het wereldkampioenschap duurzaamheid gewonnen: ze zijn opnieuw nummer 1 geworden op de Dow Jones Sustainability Index. Toen ik mevrouw Van Tongeren net hoorde spreken, moest ik terugdenken aan eenzelfde soort discussie die ik had met haar voorganger Kees Vendrik. Die heeft helaas plaatsgevonden voor haar tijd, maar het moet in de notulen terug te lezen zijn. Tijdens die discussie zat rechts van mij Jacqueline Cramer. Op een gegeven moment schoot zij echt tegen hem uit en zei: mijnheer Vendrik, duurzaamheid staat niet tegenover de Nederlandse luchtvaartsector. De Nederlandse luchtvaartsector is juist mijn partner in duurzaamheid, want de sector loopt daarin voorop. Ik ga graag met die sector internationaal de boer op. Dat waren ongeveer haar woorden, op mijn manier en met zuidelijke tongval gezegd. Al met al gaf zij aan dat de Nederlandse luchtvaartsector een partner is in duurzaamheid omdat deze zo veel in duurzaamheid investeert. Dat is ook een kant van de zaak. Als wij de rest van Europa meekrijgen in de duurzaamheidsinitiatieven die worden ingezet, zijn we echt bezig de luchtvaart te vergroenen. Er gebeurt namelijk wel degelijk heel veel op dat vlak, met netwerken, selectiviteit en alles wat ik zojuist heb genoemd.

De **voorzitter**: Ik bedank de minister hartelijk voor zijn antwoorden. Ik bedank de Kamer voor de snelheid. Zij heeft zich gehouden aan de door mij gestelde tijdslimiet. Voordat ik sluit, lees ik de toezeggingen van de minister nog voor.

- De criteria op basis waarvan het experiment met het nieuwe normen en handhavingstelsel Schiphol zal worden geëvalueerd, zullen door de heer Alders worden uitgewerkt. Over de voortgang op dat vlak zal de

Kamer door de minister voor de start van het experiment worden geïnformeerd.

- De minister zal professor Michiels van de Universiteit van Tilburg verzoeken om in het licht van het ontbreken van aantalsnormen met een nader advies te komen ten aanzien van de rechtsbescherming van het nieuwe stelsel en zal de Kamer daarover informeren.
- De minister zal overleg plegen met zijn ambtsgenoot van Defensie om – vooruitlopend op de realisatie van de vierde Initial Approach Fix in 2014 – al zo veel mogelijk gebruik te kunnen maken van het militair luchtruim om tijdens het experiment al zo veel mogelijk met een extra zuidelijke luchtverkeersroute te kunnen werken, en zal de Kamer over de uitkomsten daarvan informeren.
- De minister zal de Kamer vier keer per jaar de monitoringsrapportages doen toekomen en hij zal de Kamer frequent informeren over de stappen die gezet worden in de ontwikkeling van de CDA's.

Met dat laatste bedoelt de minister overigens niet zijn fractiegenoten, maar de Continuous Descent Approaches.

Minister **Eurlings**: Dat is een belangrijke toevoeging. Voor dat andere CDA is het namelijk de bedoeling dat de lijn naar boven weer wordt gevonden.

Sta mij een slotopmerking toe. Dit zal mijn laatste debat met de Kamer over de luchtvaart zijn. Ik ga ervan uit dat de Kamer niet slechts het beste voorheeft met de luchtvaart, maar ook met de duurzaamheidsaspecten. Wij willen selectief met Schiphol omgaan. Wij willen geen ongebreidelde groei, maar kiezen voor het netwerk. Als de Kamer dat streven steunt, hoop ik dat zij met mijn opvolger heel snel de Luchtvaartnota zal behandelen. Die ligt er reeds anderhalf jaar en het is van belang dat de eerder genoemde selectiviteit daadwerkelijk wordt ingetikt. Wij moeten keuzes maken. Over de nota is goed nagedacht en ik denk dat daarmee de goede lijn wordt ingezet.

Dat wilde ik de Kamer nog meegeven. Ik wens haar op luchtvaartgebied alle succes en genoeg toe.

De **voorzitter**: Ik bedank de minister hartelijk voor zijn betrokkenheid. Verder bedank ik de ambtenaren, de Kamer en alle aanwezigen.