

Vergaderjaar 2000–2001

24 786

Project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI) en verlenging van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL)

26 893

Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens

Nr. 63

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 7 mei 2001

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 11 april 2001 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van 17 november 2000 inzake geluidszonering regionale en kleine vliegvelden (26 893, nr. 20);**
- de brief van 28 november 2000 inzake burgergebruik Laarbruch (24 786, nr. 61);
- **de brief van 16 februari 2001 inzake overleg met Duitse ambtgenoot van Nordrhein-Westfalen omtrent ontwikkelingen rond de Duitse luchthaven Laarbruch (24 786, nr. 62);**
- **de brief van 12 maart 2001 ten geleide van het rapport van het onderzoek naar de zogenoemde «dubbeleptenproblematiek» uitgevoerd door Bureau B&A (VW-01-326);**
- **de brief van 20 maart 2001 houdende het TNO-rapport «De kwaliteit van de leefomgeving rond Groningen Airport Eelde» (VW-01-362);**
- **de brief van 14 februari 2001 inzake reacties moties hoofdlijnennotitie SRKL (26 893, nr. 22);**
- **de brief van de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat van 17 januari 2001, houdende antwoorden op commissievragen betreffende de aanwijzing/zonering van luchtvaartterrein Groningen Airport Eelde (26 893, nr. 21).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **Verbugt** (VVD) stelt dat de in de nota RELUS van 1997 uitgezette lijn nog moet worden geoperationaliseerd. Volgens de provincies en luchthavens is er de laatste jaren niet veel gebeurd. Wil de minister die lijn verder uitbouwen in het nieuwe structuurschema burgerluchtvaartterreinen en wanneer is dat klaar?

De regionale luchthavens vertegenwoordigen een belangrijk stuk infrastructuur en werkgelegenheid. Wanneer gekozen wordt voor afbouw van rijkssubsidies, voor méér marktconforme ontwikkelingen en méér verantwoordelijkheid voor de provincies, moet er het een en ander geregeld

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (Christen-Unie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Hindriks (PvdA), De Swart (VVD).
Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (Christen-Unie), Geluk (VVD), Luchtensveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD).

worden. Men kan niet verwachten dat het bedrijfsleven investeert in een luchthaven die permanent dichtzit vanwege politieke mist en de provincies kunnen niet worden opgezadeld met verantwoordelijkheden als zij onvoldoende armslag krijgen om die te kunnen waarmaken. In dat verband steunt mevrouw Verbugt de baanverlenging op Eelde. Er moeten knopen worden doorgesneden. In de nota RELUS is daarvoor een tijdspad uitgezet. Het jaar 2000 wordt genoemd als het jaar waarop de afbouw van de rijkssubsidies is geëindigd. Dat jaar is inmiddels gepasseerd en het ziet er niet naar uit dat er op korte termijn afspraken te maken zijn over de afkoopsummen. Er worden wel regelmatig proefballonnen opgelaten, zoals vorig jaar het plan van minister Pronk voor een nationaal milieu-plafond. Dat leidt slechts tot meer vliegen aan de grens met Duitsland en België en zal de situatie verslechteren. De minister moet voortmaken met het nieuwe structuurschema burgerluchtvaartterreinen. Er is nog geen overeenstemming met de paraclub Eelde over het overschakelen op een ander type vliegtuig. Kan hieraan via de RLD aandacht besteed worden?

Bij de luchthaven Lelystad is sprake van een nijpende situatie. In 1994 zijn in het regeerakkoord van Paars I afspraken gemaakt over de ontwikkeling van Lelystad tot businessairport, die ook in 2000 zou moeten zijn afgerond. De luchthaven heeft een convenant gesloten met betrokken partijen. Er is hard gewerkt aan draagvlak. Er zal dus nu een stap gezet moeten worden. De noodzakelijke investeringen kunnen niet op de lange baan geschoven worden. Met verkeersleiding wordt de overlast voor omwonenden minder. Het circuitvliegen wordt namelijk op een grotere hoogte gebracht en er kan beter op worden toegezien dat niet van de vastgelegde routes wordt afgeweken. Die milieuwinst moet binnengehaald worden. Bovendien worden de wettelijke beperkingen ten aanzien van het vigerende structuurschema niet overtreden. De minister zou dan ook met een positieve beslissing moeten komen en de procedures in gang moeten zetten.

Bij Laarbruch zijn er grenseffecten. Aan Nederlandse kant wordt gevreesd voor geluidsoverlast; bovendien heeft een ander gevolg voor rampenplannen in Nederland. De Nederlandse overheid is weliswaar niet het bevoegd gezag voor deze luchthaven, maar er moeten wel goede afspraken gemaakt worden met de Duitsers. Er moet een staatsverdrag gesloten worden over het gebruik van het Nederlandse luchtruim. Worden daarin tevens afspraken opgenomen over de geluidscontour, de handhaving daarvan en over grensoverschrijdende rampenplannen? Goed nabuurschap vraagt om een open houding aan beide kanten. Voor Laarbruch moeten dezelfde voorwaarden gelden als voor de Nederlandse regionale luchthavens. Ook met het oog op de positie van Maastricht en Luik zou er grensoverschrijdende euregionale afstemming moeten plaatsvinden.

Mevrouw Verbugt stelt vast dat met de groei van het aantal nachtvluchten in Luik er steeds meer geluidsoverlast wordt gevoeld in Maastricht en Eijsden. Kan de minister met haar Waalse collega spreken over het voortdurende afwijken van vliegroutes door vliegtuigen die vliegen op Luik?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) meent dat de minister de motie-Van Walsem/Stellingwerf ((26 893, nr. 14) wel moet uitvoeren, omdat er is sprake van hele duidelijke geluidsnadelen, en anders kiezen voor strenge regelgeving ten aanzien van reclamesleepvluchten. Wanneer kan die regelgeving tegemoet worden gezien?

Wanneer kan de AMvB naar aanleiding van de motie-Van Walsem/Stellingwerf (26 893, nr. 13) gereed zijn?

Bij de regionale vliegvelden moeten elke keer opnieuw de economische voordelen afgewogen worden tegen de nadelen voor het milieu en worden bekeken of er alternatieven zijn voor het vliegen. Ten aanzien van Eelde heeft er nog steeds geen discussie plaatsgevonden over de vraag

wat een eventuele snelle treinverbinding met het Noorden kan betekenen om het vliegen in dat gebied terug te dringen. Het is jammer dat een meerderheid heeft ingestemd met een baanverlenging op Eelde. Er is ook geen maatschappelijke kosten-batenanalyse gemaakt. De heer Van der Steenhoven meent dat die baanverlenging niet veel invloed heeft op de economische stimulering van het Noorden omdat die vooral bedoeld is voor charterverkeer.

Bij Eelde is ook de aanwijzing aan de orde. Het desbetreffende TNO-rapport bevestigt dat de mensen die in de binnenste ring van de zone wonen twee keer zoveel geluidsoverlast te verwachten hebben als de bewoners die rondom Schiphol wonen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Kan de aanwijzing zodanig worden aangepast dat geluidsoverlast en hinder teruggebracht worden?

Ook het valschermspringen moet worden teruggedrongen, omdat de vluchten die daarmee gemoeid zijn leiden tot onnodige geluidsoverlast. De circuitvluchten veroorzaken grote problemen op Eelde. In het verleden is afgesproken, dat deze teruggedrongen zouden kunnen worden. Er is nog veel ruimte in de zone, maar deze zal uiteindelijk vol gevlogen worden. Moet die zone niet worden aangepast om de te verwachten overlast enigszins binnen de perken te houden?

Is de minister bereid om in de richtlijnen voor de MER voor het SRKL (Structuurschema regionale en kleine luchthavens) de hinderbeleving mee te nemen zoals het TNO en de MER-commissie adviseren?

Hoe staat het met de uitwerking van de eerste en de tweede fase bij het vliegveld Lelystad? Zijn daarbij de randvoorwaarden van de nota RELUS nog steeds van kracht? Hoe ziet de minister het convenant; is dat niet strijdig met de afspraken die in het kader van RELUS zijn gemaakt?

De heer Van der Steenhoven sluit zich aan bij de opmerkingen over Laarbruch. De minister heeft in het verleden reeds aangegeven vast te houden aan de eis dat er geen vluchten over Nederlands grondgebied plaatsvinden tussen 23.00 uur en 07.00 uur. Dan is er toch geen compromis mogelijk dat voorbijgaat aan de afspraken die voor de Nederlandse vliegvelden gelden?

Ten slotte vraagt de heer Van der Steenhoven naar de afspraken met de provincies over het standstillprincipe. Er is een afspraak gemaakt over een CO₂-plafond. Dat is belangrijk om de enorme economische ontwikkelingen die op een aantal vliegvelden plaatsvinden alsmede de uitbreiding van de luchtvaart enigszins te controleren.

De heer **Meijer** (CDA) refereert aan de toezegging dat de motie-Verbugt/Feenstra (26 893, nr. 7) zal worden uitgevoerd en wijst op het reorganisatievoorstel van de LVNL waarin wordt gesteld dat ingrijpende maatregelen en geleidelijke invoering daarvan noodzakelijk zijn. Handhaven van de veiligheid is daarbij te allen tijde het uitgangspunt. Door de LVNL wordt deze garantie gegeven. Door de minister is vastgelegd dat het Rijk de benodigde middelen en kennis zal overdragen aan de provincies. Op papier is dit een correcte operatie waarbij de veiligheid wordt gegarandeerd en de daarmee gepaard gaande kosten op een verantwoorde manier door de decentrale overheden worden gedragen. Uit de praktijk komen echter andere signalen. De kwaliteit van de opleidingen tot luchtverkeersleider zou zeer veel te wensen laten: enerzijds is er een groot tekort aan opleiders en anderzijds is het aantal gediplomeerden hoger dan op grond van eisen mogelijk was. Dit heeft uiteindelijk in 2000 geleid tot een onderzoek naar het functioneren van de LVB-opleidingen. Het onderzoek was primair op defensie gericht, maar zeer veel mensen van deze opleiding gaan aan de slag in de burgerluchtverkeersleiding. Het rapport naar aanleiding van dit onderzoek is niet openbaar gemaakt. Dat is zeer verontrustend en bevreemdend. Is de minister op de hoogte van dit onderzoek?

Provincie, gemeente en de luchthaven Lelystad zijn overeengekomen dat de eerste fase moet zijn afgerond alvorens fase 2 zal worden ingegaan. Het is essentieel dat de luchthaven bij vaststelling van fase 1 kan beschikken over een door de RLD toe te wijzen adequate luchtverkeersleiding. De minister wil onder voorwaarden hieraan tegemoetkomen. Vanaf 15 mei ligt de zonering van de luchthaven vier weken ter inzage, kan per 15 juni definitief zijn en dan moet de luchthaven daadwerkelijk beschikken over een adequate luchtverkeersleiding.

Wordt bij Laarbruch uitgegaan van de geluidsbelasting op het moment dat het vliegveld op volle sterkte opereerde of van de situatie zoals die de afgelopen acht jaar bestond? Terecht dat de bevolking aan de Nederlandse zijde vreest voor een enorme toename van geluidsoverlast. Bovendien wordt hiermee een beschermd natuurgebied in Noord-Limburg aangetast. Hoever reikt de invloed van de minister ten aanzien van de definitieve besluitvorming? Is het ook mogelijk om de vluchtuitvoeringstijd aan te passen aan de Nederlandse normen in dezen? In welk stadium bevindt zich de procedure en in hoeverre kunnen lokale Limburgse overheden betrokken worden bij nog plaats te vinden besluitvorming? De heer Meijer gaat ervan uit dat de baanverlenging op Eelde op korte termijn zal plaatsvinden.

Door miscommunicatie tussen verschillende ministeries is er sprake van vertraging bij de startnotitie met betrekking tot Eindhoven Airport. Men wil graag in 2004 concreet tot zonering komen. Wordt dat tijdstip nog gehaald?

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie) vraagt of de voorbereidingen voor deel 1 van de PKB voor het Structuurschema regionale en kleine luchthaven op schema liggen en de nieuwe PKB vóór het aflopen van het vigerende plan zal zijn afgerond.

Het is onbevredigend dat baanverlenging op het vliegveld Eelde hoofdzakelijk wordt gebaseerd op de door de luchthaven zelf opgestelde ontwikkelingsperspectieven die al zeven jaar oud zijn. De minister kan de economische rentabiliteit niet aantonen, ziet geen reden om onafhankelijk onderzoek uit te laten voeren, maar gaat wel samen met EZ de baanverlenging betalen. Dat is een vreemde benadering. Het gaat immers om rijksmiddelen voor infrastructuur. De aanleg van de Zuiderzeespoorlijn zal hoogstwaarschijnlijk gevolgen hebben voor de rentabiliteit van Eelde.

Wordt daarmee wel voldoende rekening gehouden? Betaalt het Rijk ongeacht hoe duur het wordt? Gaat het inmiddels om een bedrag van 50 mln gulden? De heer Stellingwerf toont zich ook niet enthousiast over de plannen van Eelde om zich met name te richten op vakantiecharters. Het bestuurlijk overleg wil op zon- en feestdagen een sluitingstijd hanteren van 21.30 uur, maar er wordt gekozen voor 23.00 uur. Zouden de belangen van de bewoners niet zwaarder moeten wegen?

Nog steeds zijn niet alle geluidszones vastgesteld. Daarmee is men nu al tien jaar te laat en dat is heel slecht. De geluidszone voor Seppe is inmiddels wel vastgesteld. Daarbij is uitgegaan van 70 000 vliegbewegingen. Het valt te betreuren dat de uitspraak van de Kamer dat de zonering voor Seppe moet worden gebaseerd op 55 000 vliegbewegingen dus niet is uitgevoerd, terwijl voortdurend de indruk is gewekt dat met de wensen van de Kamer wel degelijk rekening zou worden gehouden. De aanwijzing is vorig jaar gewijzigd ten behoeve van een verharde baan. Hoe is nu de stand van zaken? Wanneer zal de bodemprocedure afgerond zijn?

Wanneer wordt gereageerd op de motie-Meijer (26 893, nr. 10)?

Het is goed dat er een vliegverbod komt boven stiltegebieden (26 893, nr. 13). Wanneer kan de desbetreffende AMvB tegemoet gezien worden?

Worden recreatieve vluchten boven het Waddengebied ook verboden?

De heer Stellingwerf sluit zich aan bij de opmerkingen over Laarbruch. Nederland moet krachtig vasthouden aan de Nederlandse tijden. Welke mogelijkheden zijn er in het kader van Europa om hieraan het nodige te doen?

Kan de minister de Kamer schriftelijk informeren over de -3 BKL-operatie die in 2000 is gestart? Er schijnt hiermee nogal laconiek te worden omgesprongen. De -3 BKL geldt alleen voor een 12 maanden durend gebruiksplan. Moeten die gebruiksplannen samenvallen met een kalenderjaar of kunnen die op elk moment in werking treden? Het gebruiksplan van Seppe is op 1 oktober in werking getreden, maar de daaraan voorafgaande maanden zijn buiten beschouwing gelaten.

De heer **Van Walsem** (D66) meent dat de bewoners aan de Nederlandse kant van Laarbruch zich buitengewoon redelijk opstellen. De vraag is echter of dat ook geldt voor de Duitse autoriteiten. De minister heeft reeds enkele malen gesproken met haar collega, maar het schiet niet erg op. Er moet wel eerst een staatsverdrag gesloten worden voordat er gevlogen mag worden.

Het is alleszins redelijk het Europees Parlement te volgen in zijn stelling dat er sprake moet zijn van een minimale nacht van 8 uur waarin niet mag worden gevlogen: een vliegverbod van 23.00 uur tot 07.00 uur is dan ook niet inwisselbaar. Wat vindt de minister van de conclusie van de Commissie voor de MER in dezen?

Het is goed om de laatste vijf jaar als basis te nemen voor het bepalen van de toegestane belasting en er moeten garanties komen dat niet zonder goedkeuring kan worden uitgebreid.

Eelde is een gepasseerd station. Er is veel belastinggeld mee gemoeid. Er wordt een afkoopsom gegeven voor de exploitatie en bovendien wordt de verlenging van de baan betaald. Het is noodzakelijk eerst het businessplan te toetsen alvorens met verlenging van de baan kan worden begonnen.

De zonerings van Eelde is gebaseerd op het ontwikkelingsperspectief van 1991. Is het niet gewenst een wat realistischer zone vast te stellen?

Lelystad zal een substantieel deel van de zakenvluchten van Rotterdam overnemen. Is rekening gehouden met de overlast die dit zal veroorzaken?

De heer Van Walsem meent dat de motie nr. 14 dient te worden uitgevoerd en voelt niet veel voor een convenant.

Er loopt een procedure bij de Raad van State met betrekking tot het parachutespringen op het vliegveld Teuge. Is een uitspraak hierover ook van toepassing op andere plekken waar parachute wordt gesprongen?

Ultralichte vliegtuigen mogen nu alleen maar landen op Budel en Lelystad. Voor deze vliegtuigen worden geluidscertificaten afgegeven. Is het daarom niet verstandig om deze ook toe te laten op de andere vliegvelden in plaats van meer lawaaierige toestellen?

Is het mogelijk verkeersleiders van buiten Nederland aan te trekken?

Het rapport inzake de dubbelepettenproblematiek reikt niet veel oplossingen aan. Misschien kunnen de voorstellen met betrekking tot de commissaris van overheidswege ook een oplossing bieden voor de problematiek van de dubbele petten bij de regionale en kleine vliegvelden?

De heer **Feenstra** (PvdA) verwijst naar het pleidooi voor een selectief en normatief kader voor de regionale luchtvaart waarbij de regionale luchthavens als zelfstandige bedrijven zullen werken voor de regionale markt, de rijksbijdrage kan worden afgebouwd, de vergunningverlening en handhaving bij de provincies wordt ondergebracht, het primaat ligt bij snelle spoorverbindingen en er een vast plafond moet komen voor een standstill voor geluid, veiligheid en CO₂.

In de motie-Verbugt/Feenstra (26 893, nr. 7) wordt aandacht gevraagd voor de kwaliteitsborging van de luchtverkeersbeveiliging. Kan de Kamer het desbetreffende onderzoek ontvangen, wat zijn de financieel-economische

consequenties voor de luchthavens en verloopt de overdracht van kennis en middelen aan de provincies goed?

Motie nr. 10 betreft een standstill met betrekking tot CO₂ bij binnenlandse vluchten. Het is goed dat een en ander wordt uitgewerkt in deel 1 van de ontwerp-PKB. Die standstill moet helder en handhaafbaar worden geformuleerd. Dat lijkt niet eenvoudig. Misschien kan het Rijk afspraken met de provincies maken over een bindende taakstelling voor CO₂ en moeten de regionale luchthavens niet onder zo'n bindende taakstelling geplaatst worden?

De heer Feenstra kan zich vinden in wat voorgesteld wordt ten aanzien van motie nr. 13. Wanneer is dat klaar en geldt dat ook voor andere gevoelige gebieden zoals de EHS en de Habitat- en Vogelrichtlijngebieden? Een convenant met betrekking tot reclamesleepvluchten is goed als het daadwerkelijk betekenis heeft. Wat zijn de reductie-effecten en wanneer zal dat convenant er zijn?

Wat de motie-Stellingwerf c.s. (26 893, nr. 17) betreft, misschien kan voor heel kleine havens volstaan worden met een kwantitatieve begrenzing die wellicht eenvoudiger handhaafbaar is?

De motie-Feenstra (26 893, nr. 18) betreft het gelijk verdelen van de milieuwinst bij voortgaande innovatie over gebruikers en omgeving. Dat is een hard punt en moet op termijn de basis zijn voor de vergunningverlening en de handhaving door de provincies.

De heer Feenstra erkent het probleem van de dubbele petten en meent dat op termijn een scheiding van de rollen noodzakelijk is. Dat zou kunnen gebeuren door de aandelen van de provincies te privatiseren en aan anderen over te dragen, analoog aan Schiphol.

Valt er nog iets te zeggen over het groenepoldermodel?

Tijdig vaststellen van afkoopsommen is bepalend voor het opstellen van bedrijfsplannen en voor de toekomstige exploitatie. Dat speelt met name bij Eelde, Twente, Texel en Beek. Bij Beek gaat het niet alleen om de afkoopsom maar ook om de investeringsbijdrage die genoemd is na het beëindigen van de discussie over de oost-westbaan. Hoe is de stand van zaken in dezen?

De verantwoordelijkheid voor de ruimte die nu bij Eelde geboden wordt, ligt vooral bij de regio. Net als in Eindhoven, wil men rondom Eelde een omgevingsoverleg gaan opstarten. De provincie wordt verantwoordelijk voor het naleven van de milieugrenzen. Is de Wet milieubeheer daarvoor de wettelijke basis of is dat het oude of het nieuwe structuurschema? Hoe kan de standstill worden geregistreerd en gerealiseerd worden?

De nachtsluiting geldt tot 07.00 uur. Welk regime geldt er voor de weekenden? Wat is het actuele ontwikkelingsperspectief?

De luchthavens verwachten een groei van het charterverkeer. Gaat het dan nog echt over de regionale markt? De heer Feenstra wijst in dit verband op een grote chartermaatschappij die zich op Eelde wil gaan vestigen en niet alleen de regionale markt maar misschien ook een deel van de Duitse en de Nederlandse bovenregionale markt wil gaan bewerken.

De geurproblematiek zal tussen 1992 en 2005 toenemen met een factor 1.2 en het aantal woningen dat onder de 20Ke zone komt, zelfs met een factor 4 tot 8. Hoe verhoudt zich dat tot de MER en tot de algemene milieueisen vanuit het NMP? Welke maatregelen moeten er worden genomen?

De lengte van de procedures met betrekking tot Lelystad levert een bijzonder wrange situatie op. In de huidige eerste fase zijn verkeersleiding en instrumentvluchten niet toegestaan en in de tweede fase wel. Die eerste fase had reeds in 1997 moeten zijn afgerond en de tweede in 2000. Nu worden mogelijkheden om de veiligheid te vergroten, het geluidsbeslag te verminderen en betere aanvliegeroutes te kiezen nadelig beïnvloed. Met name die aanvliegeroutes zijn van belang. Er wordt nu immers nogal wat boven de Oostvaardersplassen en woonwijken gevlogen. Er zijn ook verwachtingen gewekt zowel bij de luchthaven als bij bedrijven die

zich daar gevestigd hebben. Er is een convenant opgesteld dat door velen is ondertekend. Een van de partijen die niet heeft ondertekend, heeft als kwantitatieve voorwaarde gewichtsbeperving genoemd terwijl in het algemeen juist aan kwalitatieve kaders wordt gewerkt.

De heer Feenstra sluit zich aan bij de vele vragen over Laarbruch. Er is enige onduidelijkheid over de termijnen die gehanteerd worden. Hoe zit het met de Vogelrichtlijn en het natuurgebied Maasduinen? Beleidskaders die gehanteerd worden voor de nationale havens moeten ook betekenis hebben voor vluchten van anderen die boven Nederland worden uitgevoerd: gelijke monniken gelijke kappen!

Antwoord van de regering

De **minister** deelt mee dat bij Maastricht, Eelde, Twente en Texel de afkoop van de te verwachten verliezen nog niet heeft plaatsgevonden. Die afkoop moet juridisch voor 1 januari 2002 gerealiseerd zijn omdat daarna de derde tranche van de Algemene wet bestuursrecht in werking treedt en er andere spelregels gelden. Het duurt zo lang omdat er businessplannen moeten worden opgesteld door de luchthavens. En het heeft ook te maken met de standstilldiscussie over CO₂ die vorig jaar is gestart, waardoor men buitengewoon nerveus is over de toekomst. Dat is echter onterecht, omdat men binnen de gemaakte afspraken tot 2003 vigeert onder het huidige SBL. De minister van VROM moet ook met de minister van EZ spreken over thema's als handelbaarheid van CO₂-emissies. De Luchthavens moeten ervoor zorgen dat een en ander snel gebeurt.

Op de vraag van mevrouw Verbugt of de minister het verzoek van de Tweede Kamer meeneemt om alleen naar binnenlands verkeer te kijken, antwoordt de minister dat er een verschil is tussen het SRKL en het NMP4 en dat er geen relatie is met de afkoop. Zij noemt in dit verband het voorbeeld van luchthaven Eindhoven, die door de inzet van zonnepanelen energie bespaart.

Wat de SRKL betreft, zijn de richtlijnen ten behoeve van de MER nagenoeg gereed. De afronding moet voor 2004 haalbaar zijn. Er is dan ook geen reden te veronderstellen dat de termijnen niet gehaald worden. De Kamer wil een PKB, maar dat hoeft formeel juridisch niet. Het kan ook bij wet en dat geeft een ander tijdspad.

Het lijkt de minister niet verstandig het vliegverbod boven stiltegebieden te verbreden met Habitat- en Vogelrichtlijngebieden omdat de handhaafbaarheid daarvan heel moeilijk is. De toegezegde AMvB kan binnenkort worden gepubliceerd. Er zijn echter heel veel kleine gebieden en het moet natuurlijk wel dusdanig worden geregeld dat het handhaafbaar is. De minister denkt aan gebieden van «enige» omvang. De Waddenzee valt er natuurlijk wel onder.

De meeste vliegvelden zijn reeds gezoneerd met uitzondering van Drachten en Hilversum waarover binnenkort een besluit moet worden genomen.

Bij de aanwijzing en de zonering van Seppe wordt uitgegaan van een geluidsruimte waarbuiten geen geluidsbelasting geproduceerd mag worden buiten de zonering.

Een baanverharding is goed voor milieu en veiligheid. Het energieverbruik van startende vliegtuigen is geringer op een verharde baan dan op een grasmat. Vanuit milieuoptiek wordt bekeken of bij Seppe een verharding aan de orde is. Daarover wordt uitvoerig gesproken met de minister van VROM. Het dient niet tot capaciteitsvergroting.

De minister herinnert aan haar discussie met de bestuurders in het Noorden over de vraag of het wellicht in het licht van de Zuiderzeelijn niet voor de hand zou liggen de baanverlenging in Eelde te laten schieten. Dat vond men geen goed idee, bovendien speelt daarbij ook de bestuurlijke betrouwbaarheid van de overheid een rol. Die baanverlenging is door de Kamer geaccordeerd. Nu moet de formele vaststelling van de twee

aanwijzingsbesluiten plaatsvinden. Uiteraard zal worden onderhandeld over een reële prijsstelling, maar het is wel belangrijk om deze langjarige procedure af te ronden.

Er zijn verschillende verbeteringen ingevoerd die zeer belangrijk zijn voor de omgeving op basis van de nulmeting door TNO. Er geldt een nachtverbod, dus kan er geen sprake zijn van slaapgestoorden.

Circuitvliegen is het meest hinderlijk. Vandaar dat er een verbod is van lesvluchten van groot verkeer en een bevrozing van een aantal proefvluchten met groot verkeer op het aantal van 1999. Dit is een zeer grote verbetering voor de regio, maar leidt uiteraard tot exploitatieverlies voor de luchthaven. Daarvoor is een financiële regeling afgesproken.

De paraclub Eelde is het niet eens met een beperking van de para-vluchten. De minister meent echter dat men moet accepteren dat deze plezierzaak beperkingen kent. Natuurlijk kan bekeken worden of er meer kan met fluïstervliegtuigen, maar de paraclub valt absoluut onder de afspraken die met de regio zijn gemaakt over zonerings en aanwijzing. «Klein grut» veroorzaakt ontzettend veel lawaai en daarover moeten afspraken gemaakt worden. Dat geldt overigens ook voor Lelystad. Iedere luchthaven in Nederland moet goede afspraken maken met de omgeving, inzicht geven, transparant zijn en ervoor zorgen dat mensen vertrouwen hebben in wat er gebeurt. Men moet internet benutten om te laten zien wat er allemaal gebeurt op een vliegveld.

Hinder is ontzettend subjectief. Wat de ene persoon helemaal niet erg vindt, vindt een ander onverdraaglijk en dat laat zich niet reguleren in iets wat je kunt handhaven.

In 1999 is voor Rotterdam Airport een nachtsluiting afgekondigd, die echter door de rechter ongedaan gemaakt is. Er wordt nu hard gewerkt aan een stringent nachtregime. De minister vraagt de commissie om vóór het zomerreces Kamervragen te formuleren opdat de behandeling van de aanwijzing in september kan plaatsvinden en per het nieuwe gebruiksjaar vanaf 1 november 2001 kan ingaan.

In Lelystad spelen twee kwesties: een eerste fase beleidsontwikkeling en een tweede fase beleidsontwikkeling. De eerste fase is niet MER-plichtig maar de tweede fase wel. Binnen die aanpak moeten er verstandige oplossingen gevonden worden. Onlangs heeft overleg plaatsgevonden tussen de regionale overheden en de RLD over de aanwijzing eerste fase. Dat betreft de kosteneenhedenzonerings. Het moet mogelijk zijn om in volledige overeenstemming die eerste fase af te ronden en te komen tot besluitvorming. De tweede fase moet in de MER-procedure worden meegenomen. Er is wel geprobeerd om via draagvlakvergroting in de regio verdere stappen te zetten. Dat is niet gelukt en dat is jammer want nu is er niets geregeld. Veel partijen hebben een convenant willen tekenen maar sommige bewoners en de milieuorganisatie aldaar niet. De commissie zal schriftelijk op de hoogte gehouden worden. De minister wil bekijken of langs de lijn van het openbaar bestuur tot verstandige beslissingen gekomen kan worden. De luchthaven moet gesprekken voeren met de gemeente Lelystad en met de provincie.

Het is natuurlijk altijd beter als er luchtverkeersleiding wordt gebruikt op een luchthaven. Er moet echter gekeken worden naar de juridische kant van een en ander omdat op Lelystad verkeersleiding niet eerder aan de orde is geweest. De tweede fase geeft in ieder geval aanleiding tot het installeren van luchtverkeersleiding op Lelystad en bovendien is Lelystad een belangrijke luchthaven voor het wegnemen van het kleine verkeer van Zestienhoven en een goede uitwijkhaven voor de luchthaven Schiphol, waar een apart stormregime geldt dat echter veel klachten geeft in Buitenveldert. Een en ander zal nader besproken worden in het kader van de Luchtvaartwet.

Laarbruch is een Duitse luchthaven en de juridische positie van Nederland is derhalve beperkt. Wanneer men in het Nederlandse luchtruim wil vliegen, moeten er afspraken gemaakt worden met het Koninkrijk der

Nederlanden. In Duitsland wil men langer vliegen dan wat op de Nederlandse regionale luchthavens gebruikelijk is, namelijk tot 24.00 's nachts en vanaf 05.00 uur 's morgens. Er is een aantal keren gesproken met minister Schwanhold van Nordrhein-Westfalen en met bondsminister Bodewig en dat heeft niet tot overeenstemming geleid. Uitgerekend het gemeentelijk havenbedrijf Rotterdam wilde die langere openingstijden in Laarbruch, maar heeft daarvan afgezien na overleg met de minister. Er is geen Europese regelgeving op dit punt. Bij bepaalde windstanden hoeft niet over het Nederlandse luchtruim gevlogen te worden, daarom is voorgesteld te bekijken of op grond van meteo-informatie voorkomen kan worden dat een vliegtuig door het Nederlandse luchtruim vliegt op uren die niet zijn toegestaan. Toen Laarbruch nog een militair vliegveld was, zijn er formele afspraken gemaakt over het geluidsniveau en die veranderen niet nu er burgervliegtuigen landen. Zodra er echter sprake is van een uitbreiding, moeten er nieuwe afspraken gemaakt worden. Het lijkt het kabinet verstandig om over het reclamesleepvliegen een convenant met de sector te sluiten. Het verbieden van economische activiteiten leidt tot rechterlijke procedures in Brussel die niet te winnen zijn. Bovendien zal men, wanneer er een verbod op reclamesleepvliegen zou komen, met diezelfde toestellen iets anders gaan doen bijvoorbeeld rondvluchten met toeristen. De minister verwacht dat de sector bereid zal zijn afspraken te maken. Het convenant zal ter beoordeling aan de Kamer worden voorgelegd.

In Eindhoven is inderdaad sprake van een kleine kink in de procedure omdat Defensie een ander soort traject kent dan V&W. Het beste zou zijn als Defensie de burgerluchtvaartprocedure volgt.

De Nederlandse opleiding tot luchtverkeersleider staat in hoog aanzien, ook in het buitenland. De minister heeft absoluut geen aanwijzingen dat de kwaliteit van de opleiding daalt. Zij zal dit laten uitzoeken en de Kamer schriftelijk informeren.

Ook zal de Kamer schriftelijk geïnformeerd worden over de 3-BKL-operatie.

De provinciale overheden zouden zelf keuzes kunnen maken om het probleem van de dubbele petten te verminderen. Het is ook goed dat de Tweede Kamer akkoord is gegaan met het voorstel om in principe geen overheidscommissarissen meer te benoemen.

Nadere gedachtewisseling

Mevrouw **Verbugt** (VVD) vraagt aan welke termijnen gedacht moet worden om het SBKL sneller te realiseren en zij verzoekt de minister snel afspraken te maken over de afkoopsommen. Ook vraagt zij nadere informatie over de voordelen van een wet versus PKB inzake het nieuwe structuurschema.

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie) stelt dat op Seppe oorspronkelijk 70 000 vluchten geraamd waren in het kader van de BKL-geluidsnormering. De geluidsruijnte die daaraan vastzat, is nu vertaald naar kosteneenheden en dat is in strijd met de destijds aangenomen motie.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) kan niet instemmen met de aanwijzing voor Eelde. In het verleden wilde de regering het parachutespringen stoppen, nu wordt het alleen teruggedrongen en dat geeft veel overlast.

Het nachregime ten aanzien van Eelde is nog onduidelijk. Het lokale bestuur wil dat er niet gevlogen wordt na 21.30 uur.

De heer Van der Steenhoven pleit voor een verkleining van de zone bij Eelde. Als de huidige zone echt vol wordt gevlogen, is de geluidsoverlast te groot.

Hinderbeleving is inderdaad moeilijk te meten, maar het is wel een belangrijk aspect zeker in de afspraken met omwonenden en belangorganisaties.

De heer **Meijer** (CDA) verzoekt de minister contact op te nemen met haar collega van Defensie terzake van de kwaliteit van de opleiding tot luchtverkeerleiders en de Kamer hierover schriftelijk te informeren. De betrokkenheid van de Limburgse bestuurders en bevolking bij de besluitvorming rondom Laarbruch is minimaal. Hoe kan dat worden verbeterd?

De heer **Van Walsem** (D66) is er erg van geschrokken dat voor Laarbruch het geluidsniveau van 1980 maatgevend is. Dat is namelijk abominabel hoog. Misschien is er een ontsnappingsmogelijkheid omdat het destijds ging om een overeenkomst met de Engelse bezetter en nu om een overeenkomst met Duitsland?

D66 is altijd tegenstander geweest van een tweede luchthaven in de Flevopolder en is dus absoluut tegen een overloopfunctie van Lelystad voor Schiphol.

Ook de heer **Feenstra** (PvdA) hoopt dat de afkoopsommen snel kunnen worden geregeld. Als het CO₂-beleid een complicerende factor is, zou de minister dan met haar collega van VROM de optie willen verkennen om dit onder te brengen in de taakstellende kaders die het Rijk met de provincies gaat afspreken?

Misschien kan de minister de restende vragen over Eelde schriftelijk beantwoorden?

De heer Feenstra meent dat inzake Lelystad een gerichte inzet binnen de wettelijke kaders buitengewoon belangrijk is.

De oplossingen voor Laarbruch moeten gezocht worden op basis van het nationale beleid; wat voor Nederland geldt, geldt ook voor de burens als die boven het Nederlands grondgebied vliegen.

De **minister** zegt toe de Kamer schriftelijk te informeren over de mogelijkheden van een wet in plaats van een PKB met betrekking tot het SRKL. Zij zal in het kader van het NMP 4 spreken met de minister van VROM over het CO₂-plafond. Het nieuwe beleid voor de luchtvaart gaat in per 2004. Dat neemt niet weg dat de vliegvelden de businessplannen nu wel moeten maken, anders komen zij in de problemen. Zij moeten enig risico willen nemen.

Het fluistervliegtuig voor paravluchten is volgens de importeur wel degelijk voorhanden. Hierover is op 12 maart 2001 een brief gestuurd aan de paraclub op Eelde.

Destijds is met de Kamer afgesproken geen vliegtuigen meer te tellen maar uit te gaan van de geluidsruimte.

Voor Eelde geldt een nachtregime van 23.00 uur tot 06.30 uur. De zone is vastgesteld en is daarmee een feit.

De minister stelt voor over de hinderbeleving en de MER te spreken op het moment dat de desbetreffende stukken voorliggen. Wat betreft de bovenregionale markt geldt dat de geluidsruimte gevuld wordt en het maakt niet uit hoe.

Zodra er sprake is van nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van Laarbruch zullen er gesprekken gevoerd worden met betrokkenen in Limburg. Vooralsnog is er niets nieuws afgesproken.

De discussie over het stormregime op Schiphol en de luchthaven Lelystad komt wederom aan de orde bij de bespreking van de Luchtvaartwet. De minister concludeert het hierover dus niet eens te zijn met D66.

Het is aan de luchthavens zelf om te beslissen welke soort vliegtuigen men accommodeert: charters, lijnvluchten, vliegtuigen voor parachute-

springen etc. De regering kijkt of zij binnen de toegewezen geluidsruimte en het plafond van de emissieruimte blijven.

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

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