

Vergaderjaar 2002–2003

26 893

Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens

Nr. 39

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 24 januari 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 12 december 2002 overleg gevoerd met staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Verkeer en Waterstaat over **de brief van 28 oktober 2002 houdende antwoorden op kamervragen inzake procedure nieuwe regelgeving met betrekking tot regionale en kleine luchthavens (26 893)**.

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) legt uit dat het ingewikkelde juridisch/wettelijke overleg vooral gericht is op de procedure van de staatssecretaris bij de totstandkoming van nieuwe wettelijke regelingen voor regionale en kleine luchthavens. Achter die ongelukkige aanpak schuilen immers politieke keuzen die effect kunnen hebben op aard en inhoud van de regelgeving. Die hebben ook belangrijke gevolgen voor de mensen die rond de luchthavens wonen.

Te elfder ure is overigens van het ministerie een aantal stukken ontvangen. Het ontbreekt de Kamer echter aan tijd om te wegen in hoeverre die van belang zijn voor het onderhavige onderwerp. De heer Duyvendak wijst erop dat de keuzen van de staatssecretaris inhouden dat de regionale en kleine luchthavens aangewezen blijven op het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen (SBL), het wettelijk kader uit 1980. De opgestarte PKB-procedure, SRKL (Structuurschema regionale en kleine luchthavens), waaraan reeds veel werk is verzet, wordt opzij geschoven. Voor de luchthavens Lelystad en Maastricht worden ad hoc PKB-procedures gestart. Voor de langere termijn wordt aan een regeling gewerkt binnen het kader van de nieuwe Wet luchtvaart. Deze keuze is hoogst ongelukkig. Bovendien is onduidelijk waarom de SRKL afgebroken wordt. In het overblijvende, oude en gebrekkige SBL is, bijvoorbeeld, geen ruimte voor een veiligheidsbeleid. Juist daarom heeft de vorige minister van Verkeer en Waterstaat aan de Kamer gemeld dat er in de zomer van het jaar 2002 een ad hoc veiligheidsbeleid zal komen. Hoe staat het daarmee?

De keuze om een en ander te regelen in de Wet luchtvaart betekent een principieel minder goede wijze van regeling dan de keuze voor een PKB

¹ Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), Van Heemst (PvdA), Duivesteyn (PvdA), Giskes (D66), Dijkzema (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Klein Molekamp (VVD), Meijer (CDA), Buijs (CDA), Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Eurlings (CDA), Oplaat (VVD), Ten Hoopen (CDA), Dijsselbloem (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Alblas (LPF), Jense (Leefbaar Nederland), Herben (LPF), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Schoneville (LPF) en Van der Velden (LPF).
Plv. leden: Van Hoof (VVD), Bos (PvdA), Netelenbos (PvdA), Bakker (D66), Timmermans (PvdA), Monique de Vries (VVD), Van Aartsen (VVD), Hessels (CDA), Koopmans (CDA), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Jager (CDA), Verbugt (VVD), Van Winsen (CDA), Tichelaar (PvdA), Ormel (CDA), Van Ruiten (LPF), Teeven (Leefbaar Nederland), De Graaf (LPF), Rosenmöller (GroenLinks), Van Bommel (SP), Van Lith (CDA), Mastwijk (CDA), Jukema (LPF) en Stuger (LPF).

(planologische kernbeslissing). De situatie van de kleine en de regionale luchthavens moet in één PKB worden geregeld, ook omdat het gaat om een integrale ruimtelijke discussie over onder meer inpassing en ontsluiting. De PKB moet alsnog worden voortgezet, ook omdat volgens de vorige minister en de huidige staatssecretaris geen MER-plicht (milieu-effectrapportage) rust op de Wet luchtvaart in dit stadium.

De heer Duyvendak vindt het tegenstrijdig dat in afwijking van de keuze voor de Wet luchtvaart bij de vliegvelden Maastricht en Lelystad wel voor een PKB-procedure wordt gekozen, bovendien onder het oude regime van Kosten-eenheden in plaats van Lden. Dat gebeurt wellicht alleen om de grote groeiambities snel te realiseren. Hier moet de overheid consequent zijn en alles onder één regime brengen: PKB of de Wet luchtvaart. Wat is overigens de visie van de staatssecretaris over de problemen die momenteel spelen bij de luchthaven Lelystad? Hoe kan het dat een luchthaven die reeds voor de datum van 1 december aan zijn tax zat, gedurende de maand december is gedoogd?

Mevrouw **Verbugt** (VVD) wijst erop dat de wettelijke grondslag voor kleine en regionale luchthavens reeds veelvuldig onderwerp van gesprek is geweest. Eerder heeft een duidelijke meerderheid van de Kamer een voorkeur uitgesproken voor een wettelijke regeling in plaats van een structuurschema met PKB-status. Die lijn moet dan ook worden vastgehouden. De zonering van de kleine luchtvaart, waarvoor reeds in 1995 is gekozen, is nog steeds niet afgerond. De rechter heeft kortgeleden ingegrepen met een verbod voor de kleine luchtvaart op Maastricht-Aachen Airport. Hierdoor is de positie van de Nationale Luchtvaartschool op losse schroeven komen te staan. Wanneer is de zonering van de kleine luchtvaart afgerond? Kan de staatssecretaris toezeggen dat dit nog dit jaar zal gebeuren?

Voor de luchthavens Lelystad en Maastricht komt er volgens de staatssecretaris een PKB die voor het jaar 2004 klaar moet zijn. Dat is een krappe termijn, terwijl reeds in het regeerakkoord van 1994 is afgesproken dat Lelystad, dat deze maand op slot zit, een business-airport moet worden. Het is van belang dat in januari gestart kan worden met een nieuw plan, zodat Lelystad kan doorgroeien naar een volwaardige business-airport. Kan de staatssecretaris toezeggen dat de luchtverkeersleiding en de instrumentbegeleiding volgend jaar op orde zijn? Er moet immers gewerkt worden aan meer veiligheid en minder geluidshinder.

Mevrouw Verbugt wijst erop dat de Kamer vijf jaar geleden akkoord is gegaan met decentralisatie van de kleine luchthavens, inclusief een afkoopsom. Kan de staatssecretaris aangeven wat hieromtrent is afgesproken en wanneer dit proces is afgerond? Zullen er uiterlijk 1 januari 2004 levensvatbare regionale luchthavens zijn met een adequate wettelijke basis? Over het externe veiligheidsbeleid moeten door VROM in het jaar 2003 belangrijke knopen worden doorgesneden. Hoe is de uitwerking daarvan voorzien voor de regionale en kleine luchthavens, die immers ook staan voor arbeidsplaatsen in de regio's? Deze luchthavens moeten vanuit een keurslijf van milieuregels de concurrentie aangaan met luchthavens vlak over de grens, die daarvan geen last hebben. Deze buitenlandse luchthavens laten een snelle groei zien qua vliegbeweging en het aantal arbeidsplaatsen. De mensen in de grensstreek hebben vooral de last van de vliegbewegingen in de nacht. Hoe staat het met de voorbereidingen van het staatsverdrag met Duitsland, ook omtrent Laarbruch? Wordt in het Nederlandse luchtruim gestreefd naar gelijke concurrentieverhoudingen tussen Nederlandse en buitenlandse luchthavens?

De heer **Meijer** (CDA) vindt dat er sprake is van een impasse in de overgangssituatie van structuurschema naar Wet luchtvaart, zodat er bij de luchthavens Maastricht en Lelystad sprake is van een PKB. Reeds in 1995 zijn afspraken gemaakt, waarbij ook afkoopsommen zijn vastgesteld.

De behoefte van de regio's om op korte termijn duidelijkheid te verkrijgen over de mogelijkheden moet zo snel mogelijk worden bevredigd. Voor de exploitatie is het van essentieel belang om te weten hoe de overheid de randvoorwaarden van veiligheid en milieu invult. Alleen als de rijksoverheid hieraan snel voldoet, is er sprake van een betrouwbare en geloofwaardige overheid.

In het licht van de afspraken over decentralisatie van exploitatie van luchthavens is het verbazingwekkend dat de staatssecretaris in antwoord op schriftelijke vragen een nota aankondigt over het wenselijke beleid voor ontwikkeling van kleine en regionale luchthavens en de juridische vormgeving daarvan. Aan nota's is geen behoefte meer. Het beleid is duidelijk en het wachten is juist op de invulling en de vormgeving.

De heer Meijer wijst op de klacht dat inzake het vliegveld Laarbruch de lokale overheden in Nederland onvoldoende betrokken worden bij de uiteindelijke vaststelling van het staatsverdrag. Er zijn immers afspraken gemaakt met de regio, opdat mensen volwaardig mee kunnen spreken over de zaak. Ook is afgesproken dat er geen activiteiten plaatsvinden voordat het staatsverdrag is getekend. Houdt de staatssecretaris zich aan de gedane toezeggingen? Hoe kan het dat de gemeenten klagen over een zuinige invulling daarvan?

Het vliegen in een MLA (micro light aircraft) is in de eigen ervaring van de heer Meijer een belevenis. Het gaat om nieuwe, kleine toestellen waarmee veel winst geboekt kan worden inzake geluidsoverlast, namelijk een productie van 60 dB op 450 voet. Het zou goed zijn voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland om de mogelijkheden van de MLA's te erkennen, bijvoorbeeld op het gebied van milieuvluchten.

De heer Meijer vindt dat op 18 oktober inzake Rotterdam Airport een fantastische alliantie is gesloten tussen allerlei organisaties betrokken bij de (kleine) luchtvaart. Het doel is erkenning van de activiteiten en concentratie daarvan in Rotterdam en elders in het land. Is de staatssecretaris bereid hier kritisch naar te kijken?

Het vliegveld Texel heeft reeds enige tijd geleden verzocht het aantal vliegbewegingen vast te stellen op 3000 om de oefencapaciteit optimaal uit te voeren. Er moeten immers adequate piloten opgeleid worden.

Waarom blijft een reactie hierop uit?

De heer Meijer signaleert op Eindhoven Airport een mogelijk negatieve ontwikkeling omdat de overheid niet kan aangeven hoe het nieuwe regime inzake geluidsbelasting ingevuld wordt. Het is van belang dat overgegaan wordt van een systeem van theoretisch berekende vliegbewegingen naar daadwerkelijke geluidsmetingen. Binnen dat nieuwe systeem kan immers aangetoond worden dat meer vliegbewegingen mogelijk zijn als de luchthavens met de totale geluidsbelasting binnen de marges blijven. De overheid blijft op dit vlak in gebreke, zodat het aan de staatssecretaris is om in samenspraak met de luchthaven tot een oplossing te komen.

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie) vindt dat bij de behandeling van de Schipholwet van eind 2001 duidelijk is geworden dat het instrument van de PKB voor de luchtvaartsector niet meer toereikend is. Eenzelfde gevolgtrekking voor de regionale en kleine luchthavens ligt voor de hand, zodat de motie-Van Middelkoop/Stellingwerf inzake een nieuwe PKB voor de regionale en kleine luchtvaart waarschijnlijk nooit uitgevoerd zal worden. Dit is geen gelukkige beslissing gezien de verschraving van het totale afwegingskader, onder andere door het wegvallen van de MER-procedure. De uiteindelijke besluitvorming over een nieuw PKB vindt plaats in het jaar 2003 bij bespreking van de aangekondigde nota. Is er volgens de staatssecretaris kans op een open gedachtewisseling volgend jaar? Wanneer kan de Kamer de bedoelde nota verwachten? Lukt dat nog, zoals bedoeld, in het najaar? Kan de staatssecretaris mededelen hoe het staat met twee uitvoeringsbesluiten die voortvloeien uit de Schipholwet?

Wanneer worden die aan de Kamer aangeboden? Wordt de Kamer nog in de gelegenheid gesteld hierover van gedachten te wisselen met de regering?

De regering gaat ervan uit, althans volgens de te elfder ure ontvangen brieven, dat de nieuwe wetgeving voor regionale en kleine luchthavens niet voor het jaar 2003 gereed zal zijn. Men gaat ervan uit dat de geldigheidsduur van het vigerende SBL met vijf jaar wordt verlengd. Kan de staatssecretaris iets zeggen over de planning van de wetgeving?

Ook in de uitvoering van de moties betreffende het vliegen boven stiltegebieden zit totaal geen schot. Waarom moet dit zo lang duren? Het risico van snel militair verkeer in combinatie met langzaam burgerverkeer met onvoldoende separatie wordt genoemd als belemmerende factor. Is dit de reden dat zes jaar na aanneming van de eerste motie over dit onderwerp totaal geen resultaat is geboekt?

Mevrouw Huizinga-Heringa verwacht dat bij agendering van de nota ook het nachtrecht aan de orde zal komen. Daarbij moet onverkort een nachtrecht gelden van een aaneengesloten periode van 23.00 tot 07.00 uur, conform de motie-Stellingwerf bij het aanwijzingsbesluit Eelde (acht aaneengesloten uren). Kan de staatssecretaris ingaan op de wijze van omgang met luchtvelden vlak over de grens, zoals Laarbruch, inzake het nachtrecht? Blijft de lijn gelden dat wat van het vliegveld van Maastricht wordt geëist, ook van de Duitse overheid wordt geëist?

Voor Lelystad en Maastricht moet alsnog een PKB-procedure doorlopen worden, wat een apart debat waard is. Hoeveel spoed heeft deze operatie overigens? Waarom wordt de externe veiligheid onderzocht als bekend is dat in de PKB voor Maastricht en Lelystad geen normen worden opgenomen voor externe veiligheid? De keuze voor een gecombineerde PKB-procedure voor beide luchthavens maakt de zaak bovendien onnodig kwetsbaar.

Mevrouw Huizinga-Heringa maakt uit de te elfder ure ontvangen brief over de BKL-zone (geluidsbelastingseenheden kleine luchtvaart) van Lelystad op dat de staatssecretaris ernst maakt van de handhaving. Daarover dient vandaag een voorlopige voorziening bij de rechtbank van Zwolle. Wat zijn de te nemen stappen als de rechter onverhoopt overgaat tot schorsing van het besluit?

In de media verschijnen berichten over een helios of autocopter. Deze «vliegende auto» zou volgens berichten in het jaar 2006 op de markt komen. Hoe beoordeelt het ministerie deze nieuwe ontwikkeling en de eventuele gevolgen voor de bestaande wet- en regelgeving op het vlak van verkeer en vervoer, veiligheid en milieu?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) concludeert dat de positie van de wetgeving over kleine en regionale luchthavens onduidelijk is, ook in het licht van de te elfder ure ontvangen brief over vervanging van het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen. De staatssecretaris stelt aan het werk te zijn met de eerder toegezegde wetgeving. Om geen juridisch vacuüm te creëren, wordt ervoor gekozen de geldigheidsduur van het SBL met vijf jaar te verlengen. Op welke gronden is de termijn van vijf jaar gebaseerd? Wanneer is dit traject volgens de staatssecretaris afgerond? Wat beoogt de staatssecretaris met de aangekondigde nota? Komen er onverhoopt andere beleidsinhoudelijke voorstellen als het gaat om het keurslijf voor de regionale en kleine luchtvelden op het vlak van het milieu en externe veiligheid?

Nederland moet, los van externe veiligheid en milieu, strenge eisen stellen aan het vliegverkeer, zodat omwonenden bijvoorbeeld kunnen rekenen op een goede nachtrust. Voor bewoners van de grensstreek is het dan ook van belang dat er een consequent beleid wordt gevoerd. De staatssecretaris moet met kracht bepleiten dat deze evenwichtigheid tot uitdrukking komt in het verdrag met Duitsland. In de PKB's voor Maastricht en Lelystad wordt volgens de staatssecretaris niet vooruitgelopen

op de nieuwe regelgeving voor regionale en kleine luchthavens inzake milieu en externe veiligheid. Waarom gebeurt dat niet, ook met het oog op het steeds grotere belang in Nederland op veiligheid? Mevrouw Dijkema is bekend dat het college van B en W in Rotterdam van plan is om het nachtrecht terug te brengen tot een periode van 24.00 uur tot 06.00 uur (zes aaneengesloten uren). Kan dat zomaar? Wat is overigens de situatie wat betreft de baanverlenging in Eelde? Een werkbezoek in Eelde heeft immers laten zien dat de zaken niet soepel verlopen. De motie over het vliegen boven stiltegebieden moet gewoon uitgevoerd worden, conform de traditie in het parlement.

Antwoord van de staatssecretaris

De **staatssecretaris** geeft aan dat het ministerie pas op 9 december is gevraagd een aantal brieven aan te leveren, onder andere over de transponderkwestie en het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen. Dat die brieven de commissie te elfder ure bereikt hebben, valt dus niet het ministerie aan te rekenen.

Er is eerder nadrukkelijk voor gekozen het wetsvoorstel voor Schiphol te volgen en bij de regionale en kleine luchthavens eenzelfde ontkoppeling van de rol van de Staat en de regio vorm te geven. Dat betekent een bewuste keuze voor de Wet luchtvaart in plaats van de PKB met het oog op de decentralisatie. De verlenging van het SBL wordt voorgesteld omdat naar verwachting in het jaar 2004 de nieuwe wet voor kleine en regionale luchthavens vorm heeft gekregen. De verlenging met vijf jaar is nodig met het oog op het eventuele risico met beroepsprocedures. Maastricht en Lelystad krijgen te maken met een PKB. Dit heeft te maken met de toezegging aan de Kamer en de regio's dat voor deze luchthavens een nieuwe PKB zou worden opgestart voor het vervallen van het SBL op 1 januari 2004. Bij het uitblijven daarvan zouden de luchthavens geen juridische status meer hebben voor hun activiteiten.

De staatssecretaris vindt de positie van de kleine en regionale luchthavens een belangrijk onderwerp. Zowel de afspraken met de specifieke luchthavens, een nieuw beleid voor de regionale en kleine luchthavens en een PKB voor Lelystad en Maastricht hebben dan ook prioriteit. Er wordt terecht op gewezen dat het allemaal erg lang duurt. Die vertraging is vooral veroorzaakt door de tegenstrijdigheid van de wens tot decentralisatie en meer ruimte voor de regio's enerzijds en het stand-still principe anderzijds. In overleg met het ministerie van VROM wordt dan ook bepaald welke mogelijkheden er zijn om meer ruimte creëren voor groei van de luchthavens.

Aan het interim-veiligheidsbeleid wordt hard gewerkt. Er traden echter problemen op met het model dat daarvoor is opgesteld. Dat model voldoet niet optimaal, zodat bepaalde berekeningen om inzicht te verkrijgen in de planologische consequenties momenteel niet uitgevoerd kunnen worden. Alle inspanningen zijn dan ook gericht op de ontwikkeling van een gevalideerd en betrouwbaar rekenmodel voor de regionale en kleine luchthavens. Die berekeningen zullen komende zomer beschikbaar zijn, een en ander overigens in samenwerking met het ministerie van VROM, zodat het interim-veiligheidsbeleid niet veel later aan de Kamer zal worden gestuurd.

De staatssecretaris legt uit dat bij de PKB niet de normen voor groepsrisico en externe veiligheid worden meegenomen. De reden is dat daar op dit moment geen wettelijke grondslag voor bestaat. Het ministerie is samen met VROM bezig deze ingewikkelde kwestie te bestuderen.

De keuze voor decentralisatie is nog steeds de goede. Er liggen belangrijke ontwikkelingsmogelijkheden voor de regio's bij de luchthavens. De economische ontwikkeling van de regio is erbij gebaat dat de decentralisatie snel vorm krijgt. De staatssecretaris is met alle individuele luchthavens en bestuurders in gesprek over de verschillende wensen en moge-

lijkheden. Vorig jaar zijn de bijdragen in de exploitatietekorten afgekocht, zodat nu de vervreemding van de aandelenpakketten aan de orde is. Per luchtvaartterrein moet bekeken worden of het een overdracht om niet is of dat het gaat om een zekere waarde, overigens in overleg met het ministerie van Financiën. In Eelde is specifiek gesproken over de aandelen, de baanverlenging en de luchtverkeersleidingproblematiek. Zodra duidelijk is wat het Rijk bijdraagt aan de baanverlenging, zal het geheel afgehandeld worden. Meer in het algemeen kan gesteld worden dat de aandelenvervreemding binnen een halfjaar afgerond kan zijn.

Inzake Lelystad en de volgevlogen zone heeft het ministerie met enige regelmaat aan de bel getrokken. Het is overigens lastig voor luchthavens om te sturen op de hoeveelheid vluchten. Er zijn echter mogelijkheden, die dan ook toegepast moeten worden. Vandaar dat besloten is in december te handhaven. Daarbij is ervoor gekozen om, in overleg met de luchthaven, ongeveer de helft van de vluchten stil te leggen en het aantal vluchten vast te leggen op gemiddeld honderd per dag. Ook dat is overigens een forse ingreep, omdat hiervan veel bedrijven de dupe zijn. De staatssecretaris geeft aan graag te zien dat Lelystad kan doorgroeien tot een zakenluchthaven. De problematiek van de luchtverkeersleiding zal volgend jaar worden geregeld, evenals het vliegen op instrumenten. Lelystad heeft overigens in het verleden zelf om een beperktere ruimte gevraagd dan nu nodig blijkt.

De aanvraag van Rotterdam volgt op een gesprek met het college over verruiming van de mogelijkheden. De staatssecretaris geeft aan dat die neerkomt op een periode van zes aaneengesloten uren in plaats van de huidige acht aaneengesloten uren. Dat is onmogelijk, omdat de wet een aaneengesloten periode van zeven uur in de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur voorschrijft. Ook de motie-Stellingwerf bij het aanwijzingsbesluit Eelde, namelijk acht aaneengesloten uren, is in strijd met de wet. Deze motie kan niet worden uitgevoerd, maar komt wellicht aan de orde bij de nieuwe wetgeving, waarin een landelijk geldende nachtnorm moet worden gedefinieerd. Voor Rotterdam blijft de mogelijkheid open voor een periode van zeven aaneengesloten uren, zij het in overleg door de regio met de betrokken partijen.

De staatssecretaris zegt de eventuele ruimte voor MLA's en de concentratie van de verschillende luchtvaartorganisaties welwillend te bekijken. De Kamer zal in dit kader een schriftelijke reactie ontvangen. Ook over de brief van Texel over het oefenterrein zal de Kamer een reactie krijgen. De vraag of bij Eindhoven niet gestuurd kan worden op ruimte binnen geluidsgrenzen in plaats van op aantallen vliegbewegingen wordt meegenomen voor een volgende periode. Die vraag ligt in lijn met de algemene opstelling van het kabinet. In de tussentijd geeft de wet hier geen ruimte voor. Er wordt met de PKB en het nieuwe beleid voor regionale en kleine luchthavens echter wel degelijk gewerkt aan verbetering van de positie van deze luchthavens. De staatssecretaris streeft naar een gelijke situatie voor de luchthaven Maastricht en de luchthavens net over de grens. Het doel is eenzelfde nachtsluiting als die geldt voor de luchthaven Maastricht. Nederland legt de maximaal toelaatbare geluidsbelasting vast in een geluidszone. Duitsland controleert het gebruik van de luchthaven op overschrijding van deze geluidszone. Er komt een Nederlands-Duitse milieucommissie. Duitsland moet voor maatregelen zorgen indien het nationaal park De Maasduinen nadelige maatregelen ondervindt van het vliegverkeer. De besprekingen met Duitsland over een en ander zijn op ambtelijk niveau nagenoeg afgerond. Het verdrag ligt bij het ministerie van Buitenlandse Zaken voor verdere behandeling.

De motie over het vliegen boven stiltegebieden is inderdaad nog niet van een reactie voorzien. Het gaat hier om een complexe materie, aangezien het niet vliegen boven stiltegebieden moeilijk handhaafbaar is. In de uitwerking daarvan zal wellicht een discussie over de hoogte nodig zijn. Er is overigens buiten de stiltegebieden niet of nauwelijks ruimte voor kleine

vliegtuigjes omdat het luchtruim reeds voor ander gebruik in beslag is genomen.

De staatssecretaris geeft aan dat het uitvoeringsbesluit Schiphol volgende week in het Staatsblad wordt gepubliceerd. Het bij elkaar nemen van Lelystad en Maastricht in één PKB zal geen extra risico's opleveren. De procedure zal net binnen de tijd afgerond kunnen worden. Het bedrijfsleven heeft een procedure aangespannen omtrent Lelystad gezien het nadeel dat zij ondervinden van de handhaving. Als de overheid die zaak verliest, kan men de ruimte alsnog volvliegen. De ontwikkelingen rond de «vliegende auto» worden door het ministerie in de gaten gehouden. De zonering van de kleine luchtvaart is afgerond, op Hilversum en Drachten na. Op de juridische procedures na is de zaak zo goed als klaar.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) is ongelukkig met het antwoord van de staatssecretaris. Het ware beter als het SRKL wordt voortgezet, zodat de problemen rondom de veiligheid en de randen van de nacht beter en sneller kunnen worden geregeld. Zeker omdat er geen sprake is van een MER moet de wet niet direct behandeld worden. Er is dan ook behoefte aan de aangekondigde nota, die uitgebreid in het land besproken moet kunnen worden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) staat voor zorgvuldig procedures, maar tekent daarbij aan dat sommige al zeven tot acht jaar onderweg zijn. De betrokken bedrijven en omwonenden hebben recht op een zo spoedig mogelijke afronding. Er moet snel worden ingezet op nieuwe wetgeving, waarbij afgezien moet worden van allerlei voortrajecten. De staatssecretaris moet zo snel mogelijk met een nieuwe wet komen.

De heer **Meijer** (CDA) heeft eveneens grote behoefte aan een snelle totstandkoming van nieuwe wetgeving. Van de aangekondigde nota kan dan ook beter afgezien worden. Zegt de staatssecretaris toe de contacten met de bestuurders en het platform rondom Laarbruch aan de Nederlandse kant van de grens te intensiveren als het gaat om de vorderingen van het staatsverdrag?

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie) ziet graag dat de nieuwe wet vooraf wordt gegaan door een nota, zodat uitgebreid gediscussieerd kan worden. Een van de uitgangspunten daarbij is de motie over een nachtregime van acht aaneengesloten uren.

Als de voorlopige voorziening door de rechter in Zwolle wordt afgewezen, kan dit reden zijn voor vervolgstappen door het ministerie. Het gaat hier immers om bescherming tegen geluidsoverlast van de omwonenden. Welke aanspraak kunnen zij in dat geval maken op de overheid? De ontwikkeling van de «vliegende auto» verdient overigens serieuze aandacht.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA) wil graag aan de hand van een nota van de staatssecretaris spreken over deze ingewikkelde vorm van wetgeving waarin de nodige politieke keuzen moeten worden gemaakt. In die nieuwe wetgeving moet overigens nadrukkelijk aandacht worden besteed aan uitspraken van de Kamer over het nachtregime. Voor het terugbrengen van het aantal aaneengesloten uren van zeven naar minder, zoals voorgesteld door het college van B en W in Rotterdam, is geen steun van de fractie van de PvdA te verwachten.

Als de rechter in Zwolle de voorlopige voorziening afwijst, zal de overheid zich moeten beraden op nader te nemen stappen. Er moet immers voorkomen worden dat eenzelfde rechtszaak opnieuw wordt verloren. Hoe gaat de staatssecretaris dit aanpakken?

De **staatssecretaris** heeft alle vertrouwen in de positie van de inspectie bij de lopende rechtszaak in Zwolle. Als de zaak onverhoopt wordt verloren, zal bekeken worden hoe de handhaving alsnog waar kan worden gemaakt.

De ruimte voor het nachtrecht voor het moment is duidelijk. Rotterdam zal dan ook geadviseerd worden te kijken naar de variant van zeven uur omdat de variant van zes uur onwettig is. Een en ander zal bovendien goed door de regio besproken moeten worden. Omwonenden en belangengroeperingen moeten betrokken worden bij een praktische regeling van de overlast. Er zal daarnaast extra contact opgenomen worden met de regio daar waar het gaat om de situatie bij Laarbruch.

De staatssecretaris zal in het kabinet bespreken of de nieuwe wetgeving door een nota ter zake vooraf zal worden gedaan.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
De Pater-van der Meer

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