

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) (30452).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Wij spreken over een wetsvoorstel dat is ingediend onder het vorige kabinet door de toenmalige staatssecretaris Schultz van Haegen. Uit de schriftelijke voorbereiding bleek toen al dat de Kamer grote moeite heeft met waar het wetsvoorstel om draait, namelijk het decentraliseren van het gezag, de bevoegdheden en de regelgeving van de regionale vliegvelden – Rotterdam, Eelde, Beek, Groningen en Maastricht – naar de provincies. De provincies zouden het binnen enigszins aangegeven kaders maar in grote lijnen zelf voor het zeggen krijgen over die vliegvelden. De Kamer had grote moeite met die gedachte maar tot een debat daarover is het nooit gekomen. Het debat wordt nu gevoerd met de minister; die heeft het onderwerp nu in zijn portefeuille. Ter tafel ligt opmerkelijk genoeg niet een nota van wijziging van het kabinet maar een hele serie amendementen, onder meer van collega Haverkamp van de CDA-fractie. Met die amendementen wordt het wetsvoorstel ingrijpend verbouwd omdat de bevoegdheid weer bij het Rijk wordt gelegd. Mijn fractie kan dat van harte steunen. In zijn brief van juni lijkt de minister dat ook te steunen. Kan hij toelichten waarom hij niet met een nota van wijziging is gekomen? Ik ga er in de rest van mijn betoog van uit dat de amendementen van de heer Haverkamp bij meerderheid door de Kamer worden aangenomen en dat dat het nieuwe kader wordt, in grote lijnen, waarmee in Nederland verder wordt gegaan met de regionale vliegvelden.

Mijn fractie steunt deze lijn om twee redenen. Ten eerste vormen de luchthavens in Nederland uiteindelijk één systeem. Zij moeten ook als één systeem worden benaderd want ons land is niet zo groot dat gezegd kan worden dat het ene systeem losstaat van het andere. Ten tweede is het gevaar heel groot bij het niet in nationale handen houden van de vliegvelden dat er een vorm van beleidsconcurrentie op milieuvorwaarden ontstaat. Dat is gebeurd in andere landen en dat gebeurt tussen landen. Er wordt op milieuvorwaarden geconcentreerd om prijsvechters binnen te halen; vliegvelden worden 's nachts langer open gehouden en er wordt meer lawaai toegestaan. Als provincies elkaar concurrent worden, dan kunnen zij tegen elkaar uitgespeeld worden. Het is daarom van belang om een en ander nationaal te blijven regelen.

De heer Haverkamp heeft een amendement ingediend op stuk nr. 11 waarmee beoogd wordt om voor de kleinere luchthavens te laten gelden dat het nationale beleid van de minister door de provincies in acht moet worden genomen bij de regelgeving die de provincies maken rond deze vliegvelden. Dat beleid wordt verder niet begrensd. Hoe interpreteert de minister dat

amendement? Welk beleid stelt hij zich voor? Is dat ook een antwoord op schriftelijke vragen van een nederig GroenLinks-Kamerlid of gaat het alleen om een beleidsnota die op een bepaalde manier bekrachtigd is? Welk beleid moet op die manier in acht worden genomen? Ik begrijp dat de heer Haverkamp niet alleen voor de grotere regionale luchthavens maar ook voor de kleine veldjes – vaak onverhard – de mogelijkheid van nationale sturing wil creëren. Het Rijk zal dat nalaten als er niets te sturen is, maar de mogelijkheid om te sturen en in te grijpen bestaat, hetgeen mijn fractie van harte steunt.

Met de amendementen is de grootste pijn uit de voorstellen gehaald, maar toch resteert er nog wel enige discussie. In de milieuwetgeving wordt de systematiek van Schiphol gevolgd en opgelegd aan de regionale vliegvelden. In de plaats van geluidscontouren ontstaan handhavingspunten en Ke is als geluidsmaat vervangen door Lden. Er worden geen grenzen meer gesteld aan de veiligheidsrisico's en het groepsrisico, en de gang naar de bestuursrechter wordt afgeschaft. Dat zijn allemaal elementen die wij eerder bij Schiphol hebben meege maakt in de vorm van milieuwetgeving, en die wij hier nu ook zien optreden. In grote lijnen is mijn commentaar daarop vergelijkbaar met mijn commentaar bij de herziening van de Schipholwetgeving in 2002.

Mijn fractie heeft geen principieel bezwaar tegen het inruilen van een geluidscontour voor handhavingspunten. Bij Schiphol gebeurde destijds echter het volgende. De contour bestond uit 350 losse handhavingspunten die – zoals je een kind ook wel eens ziet doen – via lijntjes met elkaar waren verbonden. Dan krijg je een contour. Dat aantal van 350 is teruggebracht tot 35 en daarop had mijn fractie kritiek. Daarmee werd er namelijk veel minder bescherming geboden aan de bewoners in de regio, omdat er veel minder stoplichten stonden.

Nu wordt de overgang gemaakt voor de regionale velden naar de handhavingspunten en wordt de contour losgelaten. Als ik het goed begrijp wordt over het aantal handhavingspunten, de plek en de maximum- en minimumwaarden nog geen enkele uitspraak gedaan. Ik hoor dat graag nog een keer bevestigd door de minister, want dan zouden het er in theorie nog 350 kunnen worden rond vliegveld Eelde. Overigens lijkt mij dat wat veel, maar er is in ieder geval niet gezegd dat het er maar vijf mogen zijn, dat het er zeven zullen zijn of dat ze slechts op drie kilometer afstand worden geplaatst. Dat is nog allemaal open gelaten. Op zich kan mijn fractie die beweging wel volgen.

De overgang van Ke naar Lden heeft mijn fractie nooit een probleem gevonden. Het betreft een Europese maat die iets anders is van systematiek, maar het is op zich nuttig dat dit gebeurt. Die Ke-norm was niet geschikt voor de kleine velden om de propellervliegtuigjes en dergelijke goed te pakken. Het is namelijk een maat die is gemaakt voor grotere vliegtuigen. Daarom is destijds de Bkl-maat geïntroduceerd voor de kleine velden. Wat dat betreft heeft de Lden-norm hetzelfde probleem als de Ke-norm, namelijk dat je kleine vliegtuigjes er niet goed mee in beeld brengt. Daardoor worden de bewoners niet goed beschermd op het moment dat je alleen die maat hebt als geluidsgrens. De minister zegt dat er op dit terrein speciale aanvullende regels komen voor de kleine velden. Welke zijn dat? Hoe ziet hij voor zich dat de bescherming die Bkl nu biedt, dan nog steeds van kracht is?

## Duyvendak

De volgende grote wijziging in de milieunormering betreft het groepsrisico. Wij zagen het ook bij Schiphol. Het groepsrisico heeft betrekking op het plaatsvinden van zoiets als de Bijlmerramp. Rond Schiphol worden de bewoners daartegen niet meer beschermd, want het is geen norm meer. Het wordt ook geen norm bij de regionale velden. Ook bij Rotterdam is het geen norm, terwijl daar toch behoorlijke woonwijken in de buurt liggen, van Schiedam tot Rotterdam-Noord. Ik vind dat een grote verwijtbare inperking. In Nederland moeten mensen overal tegen het groepsrisico worden beschermd. Wij doen het wel met gevaarlijke treinen, bijvoorbeeld in het centrum van Venlo. Vanwege het groepsrisico worden er allerlei maatregelen genomen. Dit gaat om vergelijkbare risico's, maar bij vliegvelden zeggen wij dat wij er geen beleid op voeren. Ik vind dat een omissie in het nu voorliggende wetsvoorstel.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben ook op andere momenten over het groepsrisico gediscussieerd. Een trein rijdt over rails, dus is het vrij gemakkelijk te bepalen waar die trein rijdt. Een vliegtuig daarentegen kan zich heel Nederland begeven. Dat is een van de redenen dat toenmalig staatssecretaris Van Geel heeft gezegd "laten wij het groepsrisico anders definiëren". Dat valt nu gelijk met de norm van 20 Ke bij Schiphol. Zegt u naar analogie daarmee dat dit misschien beleid is dat ook moet worden gevoerd ten aanzien van regionale luchthavens?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Nee. Het is gewoon flauwekul geweest dat het groepsrisico niet te vatten was. Vaak wordt als argument aangedragen dat een norm niet te handhaven is of te ingewikkeld is. Dat is vertroebeling van het debat. De groepsrisiconorm was er en functioneerde goed. Het groepsrisico is gewoon te berekenen en te handhaven. Ik zou ervoor zijn om het groepsrisico ook voor vliegverkeer te laten gelden. Voor treinverkeer geldt het groepsrisico ook, al is het daarbij iets gemakkelijker. Vliegtuigen vliegen ook over bepaalde paden en ook van vliegtuigen is bekend waar ze vliegen. De som is alleen iets ingewikkelder, omdat het om iets meer paden gaat dan bij treinen. Ben Ale, dé grote specialist op dit terrein, zegt dat het een politieke keuze is of je het groepsrisico wil handhaven of niet. Zo is het maar net.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik deel uw analyse niet dat vliegtuigen op vaste paden vliegen. U refereerde aan de Bijlmerramp. Het ironische is dat die plek juist veilig zou zijn geweest volgens de normen die wij eerst hadden. Dat vliegtuig is daar terecht gekomen, omdat het zich niet aan de paden hield. Wij willen wel wet- en regelgeving hebben die ook daadwerkelijk iets voorstelt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In die norm zit dus ook de kans dat het niet gebeurt, zodat je ook mensen weet te beschermen als toestellen wegschieten, zoals in dit soort situaties. Het is ook cynisch dat destijds aan de bewoners is beloofd dat de groepsnorm zou worden gehandhaafd, maar dat die als beschermingsnorm in de afgelopen jaren door de Kamer is geschrapt.

De heer **Haverkamp** (CDA): Er is wel een beschermingsnorm, die van 20Ke, maar dat is uw beschermingsnorm niet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Nee.

De minister stelt voor om de gang naar de bestuursrechter onmogelijk te maken. In 2002 is die in een plenair debat tussen 1.00 en 2.00 uur 's nachts uit de Schipholwet geschrapt. De minister wil de gang naar de bestuursrechter nu ook onmogelijk maken voor mensen die rond regionale vliegvelden wonen. Collega Tang heeft tot mijn plezier een amendement ingediend om de mogelijkheid voor burgers te behouden om naar de bestuursrechter te stappen. Ik steun dat van harte. Het verweer van het kabinet vind ik niet sterk. De luchthavenbesluiten betreffen grote ruimtelijke ingrepen die de belangen van burgers en bedrijven treffen. De overheid verhoudt zich daarbij tot een groep burgers. Het is dus een vorm van rudimentaire rechtsbescherming dat een burger naar de rechter kan stappen, zodra hij het gevoel heeft dat dit niet fair gebeurt. De rechter kan dan in volle omvang afwegen of het al dan niet fair is. Daar hebben wij de bestuursrechtspraak in Nederland voor. Die regelt de relatie tussen de overheid en de burger en is hierop dus van toepassing. Er wordt gezegd dat de burger nog altijd naar de civiele rechter kan stappen, maar dan wordt er een volstrekt andersoortig proces gevoerd en is de toetsing marginaal. Er wordt alleen nagegaan of er sprake is van een onrechtmatige daad. Die heeft een heel ander karakter dan waar het in het bestuursrecht om gaat. Het is dus heel goed dat mensen die dat willen, in beroep kunnen gaan tegen overlast van vliegverkeer, net zoals zij dat kunnen doen tegen wijzigingen van bestemmingsplannen.

Mijn fractie steunt het amendement van collega Roemer tot het scheppen van de mogelijkheid om CO<sub>2</sub>-grenzen te stellen aan regionale vliegvelden. Ik herinner mij dat toen Jan Pronk in 1998 minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer werd, hij zei dat hij dat zou doen. Hij is ook bezig geweest met het scheppen van een CO<sub>2</sub>-plafond voor regionale vliegvelden. Dat heeft het toen niet gehaald in de Kamer; het zou goed zijn als dit nu wel gebeurde. Wij zijn ons nu tenslotte ook nog veel meer bewust van de CO<sub>2</sub>-problematiek.

Wat mijn fractie betreft gaat vliegveld Twente dicht. Zij heeft vaak voorgesteld om het te sluiten zodra de militairen weg waren. Gisteren of eergisteren is er een prachtig plan gepresenteerd om er een groot zorgcentrum van te maken. Daarvoor is heel veel steun in de regio. Gisteren heeft minister Bos gezegd hoe daarmee verdergegaan wordt. Hij gaat als minister van Financiën over dat plan, omdat het in feite rijksgrond, rijksbezit is. Is minister Eurlings het niet gewoon met mij eens dat wij dit vliegveld beter kunnen sluiten? In Münster, vlak over de grens, ligt een groot vliegveld. Daar kunnen mensen uit Twente zo naartoe. Twente is bovendien een prachtige provincie. Die moet je niet met de herrie van vliegtuigen willen belasten. Wil de minister mij in ieder geval toezeggen dat er geen cent staatssteun heen gaat? Er wordt nu 5 mln. in gestopt om de boel voorlopig open te houden totdat er een definitief besluit is genomen. Dat mag niet, want dat is staatssteun en het verlenen daarvan is volgens mij in strijd met de regelgeving uit Brussel. Wil de minister mij ook toezeggen dat er later geen staatsgeld bij komt om dat vliegveld eventueel rendabel te maken?

De Duitse vliegvelden Geilenkirchen en Niederrhein, die vlak over de grens bij Limburg liggen, veroorzaken heel veel overlast in Nederland. De minister schrijft

## Duyvendak

ergens in de memorie van toelichting dat hij op grond van de nieuwe wetgeving nieuwe regels zou kunnen opstellen die ook voor vliegvelden over de grens gelden. Gaat hij dat inderdaad doen? Wat is zijn voornemen? Wat is zijn planning? Het lijkt mij dat het de bewoners in die regio heel veel deugd doet als zij daar mee helderheid over krijgen.

Ik wil wat langer stilstaan bij de helikopterhavens. Het is een groeiend probleem en fenomeen dat mensen die toch al veel te veel geld hebben met alle files de helikopter als een soort binnenlands vervoermiddel gebruiken. Er zijn aankondigingen van helikopterlijndiensten in ons land. Wij zien ook dat er op steeds meer plekken vergunningen worden aangevraagd om helikopters te kunnen laten landen, is het niet incidenteel, dan wel frequent. Mijn fractie vindt de helikopter geen normaal personenvervoermiddel. Wij vinden ook niet dat die dat moet worden, gezien de grote milieuproblemen die een helikoptervlucht met zich brengt. Er is sprake van heel veel CO<sub>2</sub>-uitstoot, veel herrie en veel overlast voor het gerief en het comfort van een enkeling, want zoveel mensen passen niet in een helikopter. Helikoptervluchten moeten dus uitzonderingen blijven, voor nooddiensten en voor militaire diensten, maar niet voor personenvervoer. Ik heb begrepen dat de regelgeving rondom de helikoptervluchten ook onder de nieuwe wet gaat vallen. Die regelgeving is nu zeer verbrokken in negen vergunningen waar verschillende overheden over gaan. Dat leidt tot verschillende beoordelingen, waardoor een en ander slecht op elkaar is afgestemd. Maakt deze nieuwe wet regelgeving in dit opzicht inderdaad mogelijk? Als dat het geval is, is de minister bereid, ook gelet op het amendement van collega Haverkamp, om heel snel met beleid rond de helikopterhavens te komen? Dan weten de provincies waar zij aan zijn gebonden als het gaat om helikoptervluchten.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De vraag naar helikoptervluchten ontstaat vanwege de enorme congestie op de wegen, iets waar de partij van de heer Duyvendak mede debet aan is. In feite zijn dit de negatieve kanten van het anti-autobeleid. Is het niet beter dat de wegen snel worden verbreed?

De **voorzitter**: Ik vind dit een beetje buiten het debat.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het doet mij deugd dat de heer Madlener in de veronderstelling verkeert dat mijn fractie een grote invloed heeft gehad op het verkeersbeleid van de laatste jaren, ook al heeft mijn fractie toen niet in de regering gezeten, maar dat is de heer Madlener wellicht ontgaan. Hij weet overigens wel wat wij voorstellen op het terrein van autoverkeer: er moet in goed openbaar vervoer worden geïnvesteerd en in snelle treinen. De mensen die nu met de helikopter willen, kunnen daar dan van gebruik maken. Ook pleiten wij voor rekeningrijden en kilometerheffing. Dan kun je ook nog iets sneller over de weg rijden, maar dat zijn allemaal dingen waar de partij van de heer Madlener niet voor is.

□

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Wij spreken vandaag over de Wet regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, door liefhebbers ook wel de RBML

genoemd. Wij bevinden ons vandaag louter onder liefhebbers. Helaas verlaat een aantal mensen nu de tribune. Dat vind ik overigens wel typerend.

De **voorzitter**: Het viel mij op dat er ook alleen maar mannelijke Kamerleden aanwezig zijn. Ik maak dat zelden mee.

De heer **Haverkamp** (CDA): Onder de echte deskundigen, de ondersteuners van de minister, bevinden zich wel dames, voorzitter.

De **voorzitter**: Vliegtuigen zijn toch nog zo iets als toys for the boys.

De heer **Haverkamp** (CDA): Regelmatig krijgt de Kamer het verwijt dat zij te haastig tot besluitvorming komt. Het zal de regering dan ook deugd doen dat de Kamer de behandeling van deze wet zo serieus heeft opgevat dat zij er nu al meer dan negentien maanden mee bezig is, niet voltijds, maar toch. Een van de redenen van deze zorgvuldigheid was het feit dat de regering niet een, maar twee doelen met deze wet wilde realiseren. Dat gaf bij de meeste fracties, waaronder die van ons, stof tot nadenken. De regering wil door middel van deze wet niet alleen internationale wet- en regelgeving in nationale wetgeving implementeren, zij wil ook overgaan tot decentralisatie van alle vliegvelden, niet zijnde Schiphol en Lelystad, naar de provincies. Mijn fractie heeft geen moeite met de implementatie van internationale wet- en regelgeving. Wel heeft zij moeite met het feit dat alle luchthavens met een pennenstreek worden gedecentraliseerd, maar niet omdat zij geen vertrouwen heeft in de provincies. Onder andere bij de behandeling van de nota Ruimte hebben wij laten zien dat wij buitengewoon veel vertrouwen in de provincies hebben. Wel hebben wij moeite met de decentralisatie, omdat wij van mening zijn dat de regering een visie op de luchtvaart in Nederland dient te ontwikkelen, voordat wordt overgegaan tot decentralisatie, en die visie ontbreekt. Sterker nog, bij vorige regeringen ontbrak zelfs de wil een luchthavenvisie te ontwikkelen. Men wilde doorgaan op de weg die was ingeslagen, zonder te kijken of de wereld was veranderd.

De heer **Roemer** (SP): De heer Haverkamp meldt iets waar ik heel blij mee ben. Als ik mijn betoog begin, zal men dat wel horen. Hij zegt dat de volgorde eigenlijk verkeerd is. Wij zouden eerst moeten spreken over een toekomstvisie op de luchtvaart in Nederland en daarbuiten. Daarna zouden wij moeten bekijken in hoeverre decentralisatie daarbij past. Is het dan niet verstandig om dit wetsvoorstel voorlopig even aan te houden en de regering opdracht te geven met een visie te komen? Bij de negentien maanden kunnen er nog wel twee.

De heer **Haverkamp** (CDA): De regering heeft die opdracht al gekregen en aangenomen. Er is al eerder een luchthavennota toegezegd. Ik kom daar straks op terug. Wij waren eerst ook van mening dat aanhouding van het wetsvoorstel de aangewezen weg was, totdat wij een debat hadden waarin de minister duidelijk maakte dat er twee elementen zijn. Het ene is de decentralisatie, het zware politieke punt in de vorige regeringsperiode. Het andere is de implementatie van internationale wet- en

## Haverkamp

regelgeving. Met dat laatste schijnen wij nu klem te lopen. Misschien moet de minister dat nog eens duidelijk maken. Via allerlei verdragen zijn wij verplicht wetgeving te implementeren. Daar wil ik de Kamer niet tussen laten komen.

Ik ga alleen na wat er fout zou kunnen gaan. Achteraf zullen wij het er wellicht niet mee eens zijn dat een aantal luchthavens wordt gedecentraliseerd. Ik heb amendementen ingediend om dat te voorkomen. Het tweede dat fout kan gaan, is dat wij nationaal beleid formuleren waarvan de provincie zich niets aantrekt. Zij kan stellen dat de luchthaven van haar is en blijft. Eens gegeven blijft gegeven. Ik heb een amendement ingediend om mogelijk te maken dat de minister allerlei activiteiten van een provincie met haar luchthaven kan toetsen aan het nationaal beleid. Wij kunnen met elkaar tot de conclusie komen dat een bepaalde luchthaven van nationaal belang is.

Wij hebben het gevoel dat door onze amendementen de risico's die ontstaan bij een decentralisatie worden opgeheven. Blijft over de internationale implementatie. Daar willen wij medewerking aan geven.

De **voorzitter**: Ik wijs erop dat wij om half vijf een debat hebben met deelnemers die van ver weg, uit ons Koninkrijk, komen. Ik wil daarom heel graag om half vijf klaar zijn met dit debat.

De heer **Haverkamp** (CDA): Met het wetsvoorstel gaat het kabinet voort op de weg die in de nota RELUS in 1997 is ingeslagen. In de nota werden de financiële banden met de regionale luchthavens beëindigd. Er werden echter ook toezeggingen gedaan met betrekking tot het voortbestaan van deze regionale velden. Bij de afkoop in RELUS-verband hebben de provincies zich destijds verplicht hun regionale luchthavens in ieder geval de komende twintig jaar in stand te houden. Graag vernemen wij of de regering met mijn fractie van mening is dat het redelijk en billijk zou zijn om ten minste een aan RELUS gelijkwaardig opheffingsverbod c.q. een rechtspositie aan de General Aviation toe te kennen.

Na RELUS volgde in 1999, ten tijde van het kabinet-Kok II, het Structuurschema regionale en kleine luchthavens. Hierin werd gekozen voor decentralisatie van bevoegdheden en een standstill. Dat vormt de basis voor het nu voorliggende wetsvoorstel.

De wereld heeft echter intussen niet stilgestaan, politiek niet – er zijn verschillende verkiezingen geweest – maar ook economisch niet. De regionale luchthavens winnen steeds meer aan belang. Elk jaar kiezen steeds meer mensen ervoor om vanaf een regionale luchthaven hun reis te beginnen. Door diverse regio's wordt erkend dat het economische voordelen kan hebben om een regionale luchthaven te hebben. Wij zien dat bijvoorbeeld in Brabant, waar regionale partijen onder het motto "geen brainport zonder mainport" de ontwikkeling van de regio koppelen aan het hebben van een luchthaven. In andere regio's, zoals Limburg, wordt hard gewerkt aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen rondom de luchthaven. Het marinevliegveld De Kooy in Den Helder vormt een belangrijke schakel voor de offshore-industrie. In Twente vinden op dit moment discussies plaats over nut en noodzaak van een regionaal vliegveld. Al deze dynamiek rondom luchthavens maakt het in de ogen van de CDA-fractie onverstandig om in Nederland slechts onderscheid te maken tussen Schiphol

en de rest. Die rest bestaat immers uit meer dan 250 luchtvaartterreinen, die ik gemakshalve in de volgende vier categorieën indeel:

- Regionale luchthavens met commercieel luchtvervoer, zoals Rotterdam.
- Kleine burgerluchthavens, zoals Midden-Zeeland.
- Gespecialiseerde terreinen, zoals helikopterlandplaatsen.
- Militaire luchthavens zonder dan wel met burgermedegebruik.

Voor de eerste categorie, de regionale luchthavens waar vandaan commercieel luchtvervoer plaatsvindt, verdient in de ogen van het CDA de bijzondere aandacht van de landelijke overheid. Mede daarom hebben wij in ons verkiezingsprogramma gepleit voor een toetsingskader regionale luchthavens. Dit is overgenomen in het regeerakkoord. Mijn fractie verneemt graag van de minister op welke termijn wij dit toetsingskader tegemoet kunnen zien en hoe dit vorm gaat krijgen.

Gezien het grote belang dat wij hechten aan zowel het toetsingskader als de grote regionale luchthavens, hebben wij een aantal amendementen ingediend waarin de regionale luchthavens uit dit wetsvoorstel worden gehaald.

Zoals eerder aangegeven, gaat het niet om Schiphol en de rest. Behalve de regionale luchthavens met commercieel luchtvervoer zijn er nog drie categorieën. De militaire luchthavens blijven nationale luchthavens. Omdat op een aantal van deze militaire luchthavens nu al substantieel burgermedegebruik plaatsvindt, zoals op Eindhoven en De Kooy, lijkt het mijn fractie consequent dat ook dit luchthavens van nationale betekenis worden wanneer de militaire status vervalt. Daartoe hebben wij een amendement ingediend.

Ik wil nog specifiek ingaan op de situatie van Eindhoven. Kan de minister aangeven hoe het op dit moment staat met de gebruiksruimte? Krijgen de burgers een eigen gebruiksruimte en hoe vindt de handhaving daarvan plaats? Is dat overgelaten aan de huismeester, namelijk Defensie? Worden de geluidsnormen voor de militaire luchthavens ook omgezet in dit wetsvoorstel of blijven het de oude geluidsnormen? Ik kreeg dat niet helemaal helder.

De luchthaven Twente neemt een speciale positie in. Het militair gebruik van de basis is beëindigd en per 1 januari 2008 zal de verantwoordelijkheid van het ministerie van Defensie voor bijvoorbeeld het in stand houden van de luchtverkeersleiding worden beëindigd. In de regio vinden op dit moment discussies plaats over een eventuele doorstart. Om deze doorstart mogelijk te maken, dienen wij een amendement in waarin wordt geregeld dat de procedures die door de provincie zijn opgestart door het Rijk worden overgenomen. Of en zo ja, hoe het er in Twente in de toekomst uit zal zien, is een beslissing die in Twente moet worden genomen. Het CDA vindt dat alles eraan moet worden gedaan om die beslissing mogelijk te maken. Wij waren wat teleurgesteld over de antwoorden die wij gisteravond van de minister hebben gekregen op onze vragen, met name op punt 3. Wij gaan er gewoon van uit dat hij het traject afmaakt dat door de provincie is opgestart, als de provincie dat verzoekt. De provincie heeft geanticipeerd op deze wet. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat zij nu op de blaren moet zitten, omdat wij tot andere overwegingen komen?

## Haverkamp

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb een vraag over het amendement en ook over uw positie in dezen. U zegt: Twente is vergelijkbaar met Eindhoven en wij brengen het dus onder de nationale bevoegdheden. Maar is het niet aan de Kamer en het kabinet om te beslissen wat er dan met Twente moet gebeuren?

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij kunnen de mensen in Twente niet een luchthaven door de strot drukken. Als men geen behoefte heeft aan een luchthaven, kunnen wij die niet daar neerleggen. Maar als men in de regio tot de conclusie komt dat er behoefte is aan een regionale luchthaven en dat daarvoor draagvlak is ontstaan, dan moeten wij dat faciliteren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is natuurlijk fatsoenlijk bestuur dat je vraagt wat de regio wil, maar vervolgens vindt hier het besluit plaats.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dat klopt, want het gaat om een luchthaven van nationale betekenis. Maar ik wil wel heel duidelijk de positie van de regio markeren. Daarom noem ik het met naam en toenaam, aangezien de provincie al een aantal initiatieven heeft genomen.

Wij onderschrijven de filosofie van het wetsvoorstel dat op regionaal en provinciaal niveau de integrale afweging op ruimtelijk, economisch, toeristisch en milieutechnisch gebied moet worden gemaakt, maar dan wel binnen de kaders die door de nationale overheid zijn gesteld. Kan de minister aangeven hoe het in de toekomst zal gaan met de operationele eisen die worden gesteld aan vliegtuigen? In de schriftelijke behandeling hebben wij gevraagd of het op basis van dit wetsvoorstel voor provincies mogelijk is aanvullende eisen te stellen aan luchtvaartuigen als gevolg waarvan een vliegtuig dat goed wordt bevonden door de provincie Zeeland niet langer welkom is in de provincie Groningen. De regering heeft het op zichzelf bevredigende antwoord gegeven dat decentralisatie van bevoegdheden aan provincies geen betrekking heeft op de eisen die aan individuele luchtvaartuigen kunnen worden gesteld. Het zou niet mogelijk zijn om op een luchthaven luchtvaartuigen geheel uit te sluiten van gebruik omdat zij in een bepaalde geluidscategorie vallen die op grond van Europese wetgeving wel is toegestaan.

Echter, wat de regering met de ene hand gaf, nam zij met de andere weer terug. Zij ging in haar beantwoording verder: de decentralisatie heeft uitsluitend betrekking op gebruiksmogelijkheden van luchthavens. Provincies kunnen evenals het Rijk op grond van de huidige regelgeving eisen stellen aan het gebruik van de luchthaven, gebaseerd op de geluidsproductie van vliegtuigen. Dit kan bijvoorbeeld worden vormgegeven in de zin van beperkende openingstijden of specifieke gebruiksruimte. De provincie mag dus niet zeggen: dit vliegtuig is niet welkom. Maar de provincie mag wel zeggen: het vliegtuig is slechts één keer per jaar welkom, en wel op 25 december tussen 12.00 uur en 12.05 uur zijn. Zie ik dit goed? Wij zouden dat niet de juiste manier vinden.

Indien de overheid haar burgers wil beschermen door het centraal formuleren van een minimaal beschermingsniveau, wat wij goed vinden, dan lijkt het ons verstandig dat zij ook voor de sector een aantal waarborgen formuleert. Gezien het per definitie provincieoverschrijdende karakter van luchtvaart, dient wat betreft

de CDA-fractie naast het vastgestelde minimale beschermingsniveau ook een maximaal beschermingsniveau te worden vastgesteld. Iemand die in Nederland wil gaan rondvliegen weet dan: dit zijn de eisen die ze in Nederland aan vliegtuigen stellen, en nu kan ik dus in heel Nederland vliegen. Hij hoeft dan geen kaartje te hebben om te weten om welke provincie hij heen moet vliegen. In dit kader verneemt de CDA-fractie graag van de minister hoe de volgende zinsnede moet worden uitgelegd: "daarnaast kunnen provincies zelf ook operationele maatregelen in het luchthavenbesluit opnemen, afhankelijk van de situatie van de desbetreffende luchthaven".

De omzetting van nieuw naar oud zal een-op-een gebeuren. De zones, openstelling en route- en baan-gebruik die nu van toepassing zijn, zullen ook van kracht zijn bij de inwerkingtreding van het wetsvoorstel. Bestaande rechten zijn volgens de minister gewaarborgd door een zorgvuldig besluitvormingstraject. Kan de minister dit traject voor ons schetsen?

Klopt het dat de rechten van de exploitant wel beschermd zijn maar de rechten van de individuele gebruiker niet? Hoe gaat men om met bedrijven die geïnvesteerd hebben in bijvoorbeeld loodsen nabij een luchthaven? Welke bescherming hebben zij?

Een belangrijke groep gebruikers is die van de maatschappelijke vluchten, zoals de traumahelikopter, de brandweer, et cetera. Daarnaast kennen wij natuurlijk allemaal de discussies rond de regeringsvluchten. Op welke wijze is zeker gesteld dat op een luchthaven ruimte is en blijft voor deze belangrijke vluchten? De minister geeft aan dat de provincie een aantal zaken kan doen. Waarom is er niet voor gekozen om deze vluchten op landelijk niveau aparte geluidsruimte te geven? Gebeurt dat straks in het nieuwe toetsingskader? Wij willen niet dat een helikopter met donororganen straks wat betreft de geluidsruimte moet concurreren met commerciële vluchten. Hoe wordt dit voorkomen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wat betreft de noodvluchten ben ik het meteen eens met de heer Haverkamp. Maar hij noemde ook regeringsvluchten. Vindt hij ministers en zo van zo'n categorie dat zij buiten de geluidsnormen om moeten kunnen vliegen en opstijgen? Die kunnen toch gewoon binnen het systeem vallen?

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij kennen allemaal de discussies rondom Rotterdam. Wij geven straks een vergunning af aan de gebruiker van een luchthaven en zeggen: dit is de geluidsruimte die u krijgt. Die gebruiker wordt ook verantwoordelijk gehouden voor het handhaven ervan. Tegelijkertijd zeggen wij straks: u kunt wel dit plan maken, maar daar kunnen wij altijd dwars doorheen schieten; op het moment dat de minister ergens moet landen, landt hij.

Ik vind dat je daarvoor iets moet regelen. Het moet niet gebeuren dat een geplande vakantievlucht straks niet kan doorgaan omdat er een regeringsvlucht tussen is gekomen. Dit lijkt mij een onwenselijke situatie. Wij zien nu in Rotterdam heel duidelijk de spanning ontstaan. Hoe is in dit wetsvoorstel rekening gehouden met deze spanning, die wij allen geconstateerd hebben?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U vindt ministers dus van een andere orde dan vakantiepassagiers?

## Haverkamp

De heer **Haverkamp** (CDA): Ja, maar ook weer van een andere orde dan donorvluchten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wat is er volgens de heer Haverkamp anders aan een extra vlucht naar een zonnige bestemming, die buiten die geluidsruimte valt? Deze kan dan toch ook niet vliegen en wordt toch ook beperkt? Waarom zou die uitzondering wel voor de regeringsvluchten gemaakt moeten worden? Ik wil het scherp markeren. Als je regels stelt, krijg je altijd onderdelen die over het randje vallen.

De heer **Haverkamp** (CDA): In dit wetsvoorstel regelen wij dat een exploitant van een luchthaven zelf verantwoordelijk is voor wat er op die luchthaven gebeurt. Hij kan bij wijze van spreken op 1 januari de touroperators vragen met hoeveel vluchten zij verwachten te komen. Dan boekt hij hen keurig in. Hij gaat draaien met een volle luchthaven voor optimaal economisch rendement.

Wij vinden het ook belangrijk om internationale contacten te onderhouden. Wat ons betreft mogen leden van de regering dus best het land uit. Dit hoeft niet altijd per trein, maar kan ook per vliegtuig. Het is alleen lastig om die contacten te plannen. Wij kunnen ons best voorstellen dat men zegt: wij willen straks niet alleen opstijgen, maar ook terugkomen. Zo dierbaar zijn de leden van de regering ons nog wel dat zij ook moeten kunnen landen.

Straks zeggen wij tegen de meneer van de luchthaven dat hij zowel alle vluchten moet plannen als die regeringsvlucht moet faciliteren. Die discussie zien wij nu al op Rotterdam. Mij lijkt het niet verstandig om die discussie de komende jaren door te laten lopen. Dus wij vragen aan de minister om zijn creativiteit te gebruiken, zodat hij niet alleen opstijgt vanuit Nederland, maar hier straks ook weer kan landen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter...

De **voorzitter**: Een laatste keer, mijnheer Cramer, want wij kunnen natuurlijk ook eerst de antwoorden van de minister afwachten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik wil even scherp krijgen wat mijnheer Haverkamp wil en waarom hij deze uitzonderingspositie wil. Hij wijst erop dat wij de ministers graag terug willen hebben in Nederland. Ik vind dit een loffelijk streven. Dit geldt echter ook voor de charters die met onze eigen hardwerkende ondernemers terugkomen. Die willen wij ook weer graag terughebben. Dit is volgens mij niet het unieke, uitsluitende moment. Dat kan de heer Haverkamp niet hard maken. Wij weten allemaal dat de charters die over het randje vallen, incidentele vluchten zijn die opkomen.

De **voorzitter**: Mijnheer Cramer...

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik moet het wel even duidelijk maken.

De **voorzitter**: Jawel, maar ik heb ook gevraagd om allemaal een beetje met de tijd rekening te houden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Hiervan ben ik mij goed bewust.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb deze uitzondering niet gemaakt, mijnheer Cramer. Ze staat heel duidelijk in het wetsvoorstel benoemd. Er staat een aantal uitzonderingscategorieën genoemd, namelijk regeringsvluchten, militaire vluchten – ik ga ervan uit dat militaire vluchten normaal gesproken plaatsvinden op een militaire luchthaven en dat men dit zelf regelt –, en militaire vluchten vanuit operationele eisen. Bij de laatstgenoemde categorie ga ik ervan uit dat wij in oorlog zijn en dat wij heel andere discussies hebben. Voor mij zijn de regeringsvluchten hét springende punt in dezen. Ik heb hierover een aantal vragen aan de minister gesteld. Ik begrijp ook dat regeringsvluchten zich minder makkelijk laten plannen dan vakantievvluchten. Ik ben dan ook best bereid om mee te denken met de minister, maar voor de spanningen die wij nu zien bij Rotterdam moet een oplossing komen. Ik ben heel benieuwd wat voor oplossing de minister straks zal formuleren.

De heer **Roemer** (SP): Wat is er mis mee om ditzelfde regeringsvliegtuig te laten landen in Amsterdam, als Rotterdam vol zit? Of misschien nog beter in Brussel, zodat men meteen gebruik kan maken van de Benelux-trein.

De heer **Haverkamp** (CDA): Misschien neemt de minister deze suggestie mee in zijn beantwoording. Dan zullen wij dat beoordelen.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben ook wel benieuwd naar het antwoord van de minister. Blijft mijnheer Haverkamp bij zijn standpunt dat er een uitzonderingspositie moet zijn voor regeringsvluchten die per se op Rotterdam moeten landen?

De heer **Haverkamp** (CDA): Nee, dit wetsvoorstel gaat niet alleen over de luchthaven Rotterdam. Dit gaat over alle luchthavens. Op alle luchthavens is straks de afspraak dat de exploitant een gebruiksplan mag maken. Wij zullen hierop als overheid streng toezien. De exploitant moet wel in zijn achterhoofd houden dat wij vinden dat er ruimte moet zijn voor de donorvlucht, de brandweervlucht, de politievvlucht en de regeringsvlucht. Voor hetzelfde geld heb je straks meer vluchten vanuit de overheid dan wat je van tevoren had bedacht aan commerciële vluchten. Dan zegt diezelfde overheid dat de exploitant zich niet aan de milieuvergunning houdt. Dat moet dan op een andere manier geregeld worden. Neem voor de maatschappelijke vluchten, zoals donorvluchten en dergelijke, een aparte geluidsruimte. Op die maatschappelijke vluchten heb ik tot nu toe geen kritiek gehoord. Wanneer iemand met een zwaailamp door een straat rijdt, hoeft hij zich ook niet aan de geluidsnorm te houden. Daar hebben wij allemaal een maatschappelijk belang bij.

Ik vind dat het niet zo ver hoeft te gaan voor regeringsvluchten. Ik proef heel duidelijk dat de heer Roemer daar ook kritisch tegenover staat. Maar dan moet hij wel een oplossing bieden. Die vraag aan de regering heb ik zojuist geformuleerd. De heer Roemer kijkt wat twijfelend, maar wij zullen er in een later debat misschien nog op terugkomen.

De regering stelt dat met de Schipholwet het openbare karakter voor de Luchthaven Schiphol niet meer van toepassing is op circuit-, oefen- en proefvluchten. Dergelijke vluchten vallen strikt genomen niet onder de

## Haverkamp

werking van het Verdrag van Chicago. Diezelfde lijn wordt in het wetsvoorstel gevolgd voor de burgerluchthavens van regionale betekenis. De exploitant krijgt hierdoor meer grip op het gebruik van milieuruimte van de luchthaven.

Als na decentralisatie van bevoegdheden blijkt dat gebruikers in Nederland deze activiteiten onvoldoende kunnen verrichten, dan bestaat de mogelijkheid om in te grijpen, indien bovenprovinciale belangen dat noodzakelijk maken. Kan de minister dit toelichten en hoe wordt die afweging gemaakt?

Over de bovenprovinciale belangen stelt de minister dat wanneer de ene provincie in het beperkingengebied valt van de luchthaven van een andere provincie, beide provincies akkoord moeten gaan met de eventuele wijziging. Hoe wordt in dit geval omgegaan met conflicterende belangen? Ik denk dan bijvoorbeeld aan de situatie rond Vliegveld Hilversum, waar de provincies Noord-Holland en Utrecht een verschillende opvatting hebben. Kan de minister dan optreden als scheidsrechter of wordt voor de standstill gekozen?

Naast de bovenprovinciale belangen zijn er ook internationale belangen. De heer Duyvendak refereerde al daaraan. Een aantal Nederlandse regio's valt in het werkingsgebied van buitenlandse luchthavens, zoals Niederrhein en Luik. De regering antwoordt dat met betrekking tot deze situaties de Kamer in 2007 een wetsvoorstel tegemoet mag zien. De tijd gaat snel, het is nu 27 september. Wanneer mogen wij dat wetsvoorstel verwachten? In het wetsvoorstel wordt aangegeven dat de leden van gedeputeerde staten een verklaring van geen bezwaar kunnen afgeven voor het bouwen in een beperkingengebied. Kan de minister ons uitleggen waarom ervoor gekozen is om GS de mogelijkheid te geven om toch toestemming te geven voor bouwen in een gebied waarvan wij allemaal vinden dat daar eigenlijk niet gebouwd zou moeten worden? Dit uitgangspunt heeft een hoge mate van vrijblijvendheid die, getoetst aan het criterium van vliegveiligheid, wat ons betreft onwenselijk is. Nederland is één van de weinige landen waar de ICAO-richtlijnen voor bescherming van obstakelvlakken en vlakken voor bescherming van communicatie-, navigatie- en surveillanceapparatuur niet rechtstreeks in nationale wetgeving zijn omgezet. Vanwaar die vrijblijvendheid? Is de minister bereid, de internationale ICAO-richtlijnen voor bescherming van deze vlakken op korte termijn te vertalen in nationale wet- en regelgeving, met een directe doorwerking in bestemmingsplannen en luchthavenindielingsbesluiten?

De heer Duyvendak heeft al stilgestaan bij het feit dat de regering ervoor heeft gekozen, dit wetsvoorstel te plaatsen in de bijlage bij de Algemene wet bestuursrecht. Wij steunen dat voorstel. Is de minister dit ook van plan bij andere besluiten? De besluitvormingsprocedures worden daarmee versneld. Wel vragen wij de minister hoe is geborgd dat de procedures ook goed doorlopen worden. Wij vinden het op zichzelf niet verkeerd dat er een afweging plaatsvindt in een democratisch gekozen orgaan, maar dan moet ook zeker zijn dat iedereen die belang heeft bij de beslissing daarbij wordt betrokken. Wij vragen opheldering over het feit dat in de wet staat dat provinciale staten een luchthavenbesluit of -regeling vaststelt, welke bevoegdheid kan worden overgedragen aan gedeputeerde staten. Het laatste is in onze ogen onwenselijk. Daarom vinden wij het wenselijk dat het proces goed wordt getoetst.

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Vandaag spreken wij over een toch wel fundamentele wijziging van de Wet op de luchtvaart, zonder dat wij met zijn allen weten in welke richting wij in Nederland eigenlijk op willen met diezelfde luchtvaart. Zoals ik in een interruptiedebatje net al zei, vind ik dat een heel vreemde volgorde. Wij weten nog niet hoe wij omgaan met de wens van bijvoorbeeld Schiphol om ongebreideld door te groeien, of Lelystad moet worden opgewaardeerd naar een tweede nationale luchthaven, of wij een groei van het aantal regionale luchthavens willen of juist niet, hoe wij de CO<sub>2</sub>-uitstoot willen reduceren met 30% in 2020, en hoe wij moeten omgaan met vliegbewegingen op kortere afstanden, enzovoorts enzovoorts. Deze nog te ontwikkelen visie is sowieso van belang met betrekking tot de status aparte die luchthaven Lelystad in het nieuwe wetsvoorstel krijgt. Waar de minister aangeeft dat hij nog geen besluit genomen heeft over de toekomst van de luchtvaart in Nederland, gaan wij toch besluiten nemen die zo goed als onomkeerbaar zijn, waarmee het moeilijker wordt om die nieuwe visie door te vertalen naar de luchtvaartsector, omdat je bepaalde bevoegdheden nu eenmaal uit handen hebt gegeven.

Eurocontrol verwacht dat het Europese luchtverkeer de komende zeven jaar met 26% zal toenemen. De SP vindt dit een ongewenste groei, in strijd met de klimaatdoelstellingen van dit kabinet, dat een forse toename zal betekenen van de geluidsoverlast in gebieden waar nu al veel overlast is. Alleen daarom al is het goed om een duidelijke visie te ontwikkelen op wat wij willen met de luchtvaart in ons land en in Europa. Willen wij wel een spreiding van geluidsoverlast over meerdere vliegvelden en willen wij een maximering van het aantal vluchten, zeker gelet op de toename in het aantal hogesnelheidstreinverbindingen, waarmee korte vliegbewegingen onnodig worden?

De SP is van mening dat hierover eerst afspraken moeten worden gemaakt. Daarmee zijn wij bij het belangrijkste punt uit het voorliggende wetsvoorstel: de op handen zijnde decentralisatie van vele bevoegdheden naar provinciaal niveau. De SP is niet principieel tegen decentralisatie, maar ziet in dit geval te veel nadelen om hier positief tegenover te staan. Deze zorg wordt volgens mij bijna Kamerbreed gedeeld, mede gezien de vele amendementen die hierop zijn ingediend. De belangrijkste motivatie van het kabinet voor decentralisatie is dat de lokale expertise wordt geprefereerd boven nationale sturing. De SP-fractie is echter van mening dat een breder scala aan voorwaarden rond bijvoorbeeld milieu en veiligheid nationaal geregeld moet blijven. Zij heeft hierover dan ook een amendement ingediend.

Provincies kunnen mede dankzij hun lokale expertise prima assisteren bij het opstellen van een integrale visie en dienen inderdaad de handhavingsverantwoordelijkheid te krijgen, maar wel na een ruimer pakket van instructies, eisen en voorschriften vanuit de nationale overheid dan nu wordt voorgesteld.

Wij zijn bezorgd over de aanwezige algemene expertise van de luchtvaart in de provincies. De NVL wijst ook op dit punt, mede in het licht van de inperking van het ambtelijk apparaat bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het is inderdaad zo dat de meeste lusten en lasten van de regionale luchthavens in de regio's zelf gelokaliseerd worden. Echter, naar onze mening is dit

argument onvoldoende om de nationale verantwoordelijkheid over te hevelen. Ook bij nationaal maatwerk blijven de lusten en de lasten regionaal. Bij een verregaande decentralisatie zoals nu wordt voorgesteld, wordt vooral concurrentie tussen lokale luchthavens bevorderd en is de kans groot dat men door optimalisering van de vooral financiële lusten, de lasten even ongebreideld laat toenemen als de beraamde groei van het Europees luchtverkeer.

De mythe van de ophanden zijnde decentralisering wordt duidelijk wanneer het kabinet stelt dat het voorstel meer mogelijkheden biedt om overlast en risico's te beperken, maar dan alleen als de provincies aanvullende maatregelen formuleren. Juist door die dreigende concurrentie tussen luchthavens en de financiële belangen die provincies of toonaangevende bedrijven hebben bij een vergroting van hun luchthaven, is de kans groot dat de broodnodige nationale aandacht voor milieu, veiligheid en overlast ondergesneeuwd raakt door lokale economische afwegingen.

Het kabinet en meerdere fracties in de Kamer willen overlast en risico's zo veel mogelijk beperken, dat hebben wij deze week bij een informatieavond in Uithoorn ook weer gemerkt. Waarom nemen wij dan niet de verantwoordelijkheid om weliswaar in intensief overleg met de regio's deze eisen landelijk te formuleren?

In het coalitieakkoord staat dat er zal worden ingezet op het accommoderen van mobiliteitsbehoefte op een zodanige wijze dat de kwaliteit van de leefomgeving in, let wel, afnemende mate wordt belast. Hoe willen het kabinet en de coalitiepartijen dit voor elkaar krijgen wanneer de verantwoordelijkheid wordt overgedragen aan de provincies? Want dan is een dergelijke coalitieafpraak een wassen neus.

In het voorliggende wetsvoorstel wordt eveneens gesteld dat het bevoegde gezag door middel van grenswaarden de milieuruimten kan definiëren, dit naar model van de regelgeving over Schiphol. Wij moeten niet het fundamentele verschil uit het oog verliezen dat het bevoegde gezag in het geval van Schiphol bij het Rijk ligt. In het geval van de overige luchthavens, met uitzondering van Lelystad, wordt met dit plan de verantwoordelijkheid bij de provincies gelegd.

Het provinciebestuur is gericht op het belang van de eigen provincie, en dat moet het ook vooral doen, dat is zijn taak. Daarom is het van belang dat bij iets wat de grenzen van de provincie ruimschoots overschrijdt, het Rijk de regie houdt. Specifieke grenzen aan de milieugebruikersruimte wordt afgewezen met een beroep op de decentralisatiegedachte. Ons punt is nu juist dat decentralisatie in deze situatie niet verstandig is. Overleg met lokale en provinciale overheden is geboden, maar men kan niet van de provincies verwachten dat zij een altruïstische afweging maken waarbij zij verder kijken dan hun eigen gebied. Het Rijk dient het kader te scheppen waarbinnen de provincie het eigen belang kan nastreven. Dit is nu onvoldoende het geval.

Het kabinet stelt hierover: "Door de provincie vroegtijdig erbij te betrekken, wordt aan de regionale belangen inhoud gegeven. Het Rijk staat te veel op afstand om deze belangen voldoende te kennen. Daarnaast is het draagvlak in de regio essentieel voor het Rijk." Deze analyse delen wij, maar dat is slechts de ene kant van de medaille. Zoals het Rijk inderdaad onvoldoende in staat is om regionale belangen nauwkeurig in

kaart te brengen, is het ook andersom. Waar de nationale overheid te ver weg staat om de lokale belangen in te schatten, staan de lokale en provinciale overheden te dichtbij om de alomvattende nationale en internationale belangen in te kunnen schatten. Daarom is het voor ons van groot belang dat het Rijk de centrale rol blijft innemen.

De minister kijkt enthousiast uit naar de Europese regelgeving op dit gebied, aangezien die de concurrentiepositie van de Nederlandse luchthavens zou verbeteren. Nederland hanteert nu strengere regels met betrekking tot milieu, veiligheid en overlast dan diverse omliggende landen. De vrees van de SP is dan ook dat uniformering van regelgeving in Europa slechts zal leiden tot het naar beneden bijstellen van het niveau, a race to the bottom. Wij hebben daar ernstig moeite mee. Een voortrekkersrol vervullen op de terreinen van veiligheid en milieu is iets om trots op te zijn en om te behouden.

Met ongewijzigd beleid groeit Schiphol flink door, maar daardoor zullen ook steeds meer vluchten, prijsvechters, charters en vrachtluchten verhuizen naar regionale luchthavens, zeker als wij niets doen aan de al eerder genoemde ongebreidelde groei van de luchtvaart met 26% in de komende zeven jaar. Zo is Schiphol er de afgelopen jaren steeds in geslaagd door te groeien. Met deze wet lopen we volop de kans dat het op eenzelfde wijze gaat gebeuren op regionale vliegvelden. Daarom is nationale regie geboden, maar wordt die juist hier in grote mate van de hand gedaan. Een mooi voorbeeld zien wij bij de aanpak rondom Rotterdam Airport, waarbij het kabinet stelt dat ontmoediging van kleine luchtvaart wordt onderschreven maar dat deze ontmoediging overgelaten wordt aan de exploitant die uiteraard ook andere belangen heeft.

Wij plaatsen wederom vraagtekens bij de vrijblijvendheid van de inperking van overlast. In de stukken staat het volgende: "Zodra gedeputeerde staten constateren dat een in het Luchthavenbesluit opgenomen grenswaarde is overschreden, schrijven zij maatregelen voor die naar hun mening bijdragen aan het terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenverkeer binnen de grenswaarde." Bij het bespreken van de handhaving van grenswaarden wordt dus gesteld dat het niet langer als relevant wordt gezien wie de blaam treft, maar dat er een maatregel wordt getroffen om dit in de komende jaren te voorkomen. De SP-fractie vindt dat een heel softe formulering. Wat ons betreft mag er wel met hardere hand worden opgetreden bij het overtreden van regels bij de luchtvaart. Deze vrijblijvendheid geeft weinig hoop voor de omwonenden op een goede afloop. De verandering van het meten van het aantal vluchten naar geluidsoverlast en emissie kan een verbetering zijn, maar dan wel wanneer er duidelijke criteria voor worden geformuleerd.

Tot slot nog een enkele afweging met betrekking tot de besluitvorming rond regionale luchthavens. Dit wetsvoorstel schrapt de mogelijkheid van bezwaar aantekenen tegen een overheidsbesluit bij de bestuursrechter. Wij vinden dit een heel slechte ontwikkeling. In het bestuursrecht zijn eenduidige procedures vastgelegd en door deze mogelijkheid open te houden staat ook een beroep bij de Raad van State nog open. Wij vinden dat deze mogelijkheid voor de burger open moet blijven en zullen daarom zeker met enthousiasme het amendement van collega Tang hierover van harte ondersteunen. Ook zijn wij de mening toegedaan dat milieuorganisaties over een



## Roemer

onmisbare expertise beschikken wanneer het gaat om natuurimplicaties van een luchthaven. Wij hebben dan ook een amendement ingediend waarin de positie van een rechtspersoon bezittende milieuorganisatie in de commissie van overleg en voorlichting verankerd wordt.

De heer **Haverkamp** (CDA): Enerzijds zegt u dat bij de totstandkoming van het besluit de milieuorganisaties betrokken moeten worden. In principe vraagt u ze dan om zich te committeren aan het besluit dat genomen gaat worden, want in gemeenschappelijkheid neem je een besluit. En vervolgens stelt u daar toch beroep tegen open. Vindt u dat niet een beetje dubbel?

De heer **Roemer** (SP): Als je zou afspreken dat je een op overeenstemming gericht overleg zou hebben en dat je met één persoon in dat overleg de hele handel tegen zou kunnen houden, zou u gelijk hebben. Dat is in veel gevallen echter niet het geval. Meestal ben je met elkaar in overleg. Er wordt verschillend gedacht over een compromis en uiteindelijk rolt daar dan toch een meerderheidsbesluit uit. In dat geval vind ik dat het altijd mogelijk moet zijn om in beroep te gaan of bezwaar aan te tekenen.

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De Partij voor de Vrijheid wil blije burgers en burgers worden blij van vliegen. Op die manier kunnen wij namelijk lekker op vakantie en kunnen wij, na het harde werken dat wij hebben gedaan, lekker bijkomen. Wij vinden het daarom verschrikkelijk dat de Partij van de Arbeid dat weer alleen voor de elite mogelijk wil maken en niet meer voor de gewone burger. Het duurder maken van het vliegen vinden wij dan ook een slechte zaak. Bovendien laat de burger zich niet tegenhouden, want die zal blijven vliegen. Hij is dan alleen veel meer van zijn inkomen kwijt aan zijn vliegticket. Het vliegverkeer gaat groeien, daar zijn wij het allemaal over eens. Er wordt steeds meer gevlogen. Dat is maar goed ook, want zodoende komen er steeds meer blije burgers.

Via dit wetsvoorstel worden de bevoegdheden overgedragen aan de decentrale overheden. Nederland heeft echter maar één luchtruim. Dat ene luchtruim, waar al sprake is van schaarste, verdient een eenduidig beleid en daarom één beleidsmaker. Dat is ook de reden waarom wij niet blij zijn met dit wetsvoorstel. Wij zijn bang dat het verdelen van de bevoegdheden over de luchthavens gaat leiden tot een houtje-touwtjebeleid als het gaat om de luchtvaart. Deze wet heeft dan ook veel houtje-touwtjebeleid in zich. Ik begrijp dat wel, want de ene partij wil het een en de andere partij het ander. Dit is echter geen duidelijk wetsvoorstel. Dat blijkt ook uit het feit dat de regeringspartij het CDA amendementen heeft ingediend, waarin met heel ingewikkelde teksten wordt geprobeerd de wet intensief te wijzigen. Dat is een teken dat deze wet niet goed doordacht is. Evenals de SP vinden wij dan ook dat een echte visie op de toekomst en hoe wij de groei van het luchtverkeer gaan faciliteren, ontbreekt.

De heer **Haverkamp** (CDA): De conclusie dat de wet niet goed doordacht is, gaat mij net iets te ver. Wij denken dat die wet nog iets verbeterd kan worden.

De heer **Madlener** (PVV): Ik begrijp het dat u dat zo uitlegt, maar ik leg het anders uit. Op het moment dat een regeringspartij zulke intensieve wijzigingen voorstelt, vind ik dat een teken aan de wand. Dat geldt ook als de regering zegt regels op te stellen voor Rotterdam en die regels dan zelf gaat overtreden. Dat is ook een teken dat die wet niet goed in elkaar zit. Ik wil de minister daarom vragen, deze wet terug te nemen, er goed over na te denken hoe wij in de toekomst het luchtverkeer gaan faciliteren en dan met een nieuw voorstel te komen. Dan zien wij wel of decentralisatie daar goed in past. Ik verwacht van niet.

Kan de minister mij uitleggen welke voordelen decentralisatie heeft in deze tijd van congestie en schaarste? Provincies hebben niet de kennis en ervaring om een landelijk beleid te kunnen uitvoeren. Dat gaat leiden tot een wirwar van regels en leidt voor ons ene luchtruim tot een grote onduidelijkheid. Wij willen liever praten over de wijze waarop het groeiende luchtverkeer gefaciliteerd wordt op meerdere luchthavens. Ik wil de minister nogmaals verzoeken om een geheel nieuw wetsvoorstel voor te bereiden en een visie op de toekomst te geven.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Mevrouw de voorzitter. Vanuit de Tweede Kamer is in het verleden vaak aangedrongen op een nieuw beleidskader voor regionale en kleine burgerluchthavens. De huidige wetgeving is op verschillende onderdelen verouderd. Daarom waardeert mijn fractie het positief dat wij nu een wetsvoorstel kunnen bespreken dat aan de wens om de beleidskaders tegen het licht te houden, tegemoet komt. Het is een wetsvoorstel dat zelf ook al een vrij lange geschiedenis kent. De nota naar aanleiding van het verslag is inmiddels al weer een jaar oud. Het wetsvoorstel regelt een aantal belangrijke zaken. Mijn fractie staat in dit verband positief tegenover de toespitsing van regelgeving op het gebied van de geluidsnormering. Het wetsvoorstel legt verder een goede basis om vorm te kunnen geven aan een effectief extern veiligheidsbeleid. Mijn fractie is ook tevreden over de voorgestelde normeringssystematiek gebaseerd op handhavingssystemen, inclusief een verbeterd instrumentarium voor de handhaving. Ik noem daarnaast de versnelling van de procedures en de planologische doorwerking van een luchthavenbesluit.

In het verleden was de nogal ondoorzichtige rolverdeling tussen de sector en de overheid een punt van zorg. Thans is een duidelijke poging gedaan om die verschillende rollen beter te beschrijven en te verdelen. Wat dat betreft kent het wetsvoorstel volgens mij veel positieve punten. Ik merk daarbij wel op dat de wet een kaderwet is. Zeer veel zal nog moeten worden vertaald in aparte regels in AMvB's, bijvoorbeeld als het gaat om het milieu en de randvoorwaarden voor het geluid. Dit geeft natuurlijk wel enige onzekerheid: hoe gaat de wet uiteindelijk uitpakken voor gebruikers, omwonenden en investeerders? Die vraag kun je niet met deze regels in de hand op voorhand tot op het naadje beantwoorden.

"Decentraal wat kan, centraal wat moet". Deze filosofie heeft het kabinet ook toegepast op de burgerluchthavens. Dit is het springende punt in dit wetsvoorstel. Kleine en regionale luchthavens zouden gedecentraliseerd kunnen worden naar de provincies. Daarvoor is

## Van der Staaij

natuurlijk wel iets te zeggen. Lusten en lasten van regionale luchthavens slaan immers primair regionaal neer. Aan de andere kant heeft mijn fractie van meet af aan de nodige scepsis bij deze voorstellen gehad. Tussen de nationale luchthaven Schiphol en de regionale luchthavens liggen wel de nodige relaties. Het zijn niet zomaar gescheiden circuits. Dat is duidelijk te zien bij de discussie over Lelystad en eventueel andere grote regionale luchthavens die als overloop voor Schiphol zouden kunnen dienen. Behalve voordelen ziet mijn fractie dan ook de nodige nadelen aan decentralisatie van regionale luchthavens.

In de stukken proef ik een zekere ambivalentie in de visie van de regering. Je komt daarin twee gedachten tegen: decentraliseren is het uitgangspunt, maar tegelijkertijd worden telkens wegen gezocht waarlangs het Rijk eventueel zou kunnen ingrijpen, zoals bij bepaalde vluchtsoorten of bij bepaalde zwaarwegende belangen, bijvoorbeeld maatregelen om hinder van vliegtuigen in het weekend te beperken. Je ziet dus niet dat er een zeer ruimhartige decentralisatie plaatsvindt.

Daar komt nog een zorg bij. Mijn fractie vraagt zich af of de noodzakelijke deskundigheid waarover provincies moeten beschikken bij overheveling van taken en verantwoordelijkheden op orde is. Het is bepaald geen uitgemaakte zaak dat alle provincies snel in staat zullen zijn om de complexe materie van vergunningverlening en handhaving zorgvuldig te managen. Je hebt het dan ook over zeer veel kennis, die soms voor een beperkt aantal besluiten nodig zal zijn.

Deze punten, de relatie met het nationale luchthavenbeleid en de vragen rond de provinciale expertise, pleiten ervoor om de discussie over de decentralisatie van de regionale luchthavens pas te voeren na opstelling van de luchthavennota en de discussie daarover, zoals die voor het eind van het jaar is voorzien. Ik sluit mij daarom aan bij diegenen die hebben gezegd: eerst helderheid over het luchthavensysteem voor Schiphol en vervolgens een standpuntbepaling over de beoogde decentralisatie. Mijn fractie staat voor om uit dit wetsvoorstel zorgvuldig te knippen wat wezenlijk verbonden is met die decentralisatie, om met de rest wel voortvarend door te gaan. Zij zou het namelijk ook betreuren als het hele wetsvoorstel vertraging zou oplopen door de decentralisatieparagraaf, terwijl daarin een aantal belangrijke zaken worden geregeld.

Mijn fractie vindt dat er op dit moment geen decentralisatie moet plaatsvinden van kleine luchthavens. Het geheel wordt dan te versnipperd en bovendien liggen er allerlei relaties tussen regionale en kleine luchthavens. Een uitplaatsing van grote luchtvaart van Schiphol naar de regionale luchthavens zal de behoefte doen ontstaan van uitplaatsing van kleine luchtvaart van regionale naar kleine velden. Het is dan vanzelfsprekend van belang dat die opvangmogelijkheden er zijn of komen. Thans moet er geen knip worden gemaakt tussen regionale en kleine luchthavens.

In de brief van de minister van 25 juni 2007 staat dat hij bereid is om de besluitvorming over decentralisatie op te schorten. Ik vraag me in dat verband wel af of het ministerie van Verkeer en Waterstaat vooruitlopend op de decentralisatie niet al te enthousiast heeft gesneden in het personeelsbestand. Is het waar dat de luchthavens hiervan nu al last hebben bij lopende dossiers? Dat zou een erg ongelukkige timing zijn. Hierover krijg ik graag een uitleg.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb een vraag over de decentralisatie. Onze visie is dat de echt grote luchthavens nationaal moeten blijven. Wij vinden dat de afweging over bijvoorbeeld het heliplatform op het ziekenhuis van Leeuwarden wél lokaal gemaakt kan worden. Vindt u dat de minister van Verkeer en Waterstaat zich daarmee moet blijven bemoeien?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik kan mij daar best iets bij voorstellen. Ik loop in die zin dus niet vooruit op de inhoudelijke discussie door te zeggen dat het allemaal per se door het Rijk moet plaatsvinden. Je kunt je echter wel afvragen of je niet iets radicaler moet zeggen dat alles wat te maken heeft met decentralisatie en het leggen van de grens, beter uit dit wetsvoorstel kan worden geknipt. Dan kan daar later, na die bespreking, in een apart kader definitief over worden besloten. Dat zie ik als onze eerste voorkeur. Als die niet doorgaat, is de route die u kiest in de amendementen – gericht zeggen dat in ieder geval een aantal onderdelen van de decentralisatie ongedaan gemaakt moeten worden – voor ons de op één na beste optie. Als het wetsvoorstel als geheel in procedure blijft, zullen wij die amendementen dus zeker steunen.

Het wetsvoorstel concentreert zich vooral op de bestuurlijke verantwoordelijkheden van Rijk en provincies. Dat is begrijpelijk. Er zijn echter andere punten die aandacht behoeven. Welke rol zien wij bijvoorbeeld precies voor de regionale luchthavens in de groei van het Europese luchtverkeer? En moeten er geen scherpere antwoorden worden gegeven over het level playing field van regionale en kleine luchthavens, zowel binnen Nederland – burgerluchthavens en militaire luchthavens met medegebruik door burgers – als binnen Europa? Zeker de kleine luchthavens in grensgebieden lopen op tegen forse nadelige verschillen in regelgeving en kostenstructuur ten opzichte van het aanpalende buitenland.

In de schriftelijke gedachteswisseling is ook gesproken over de administratieve lasten voor het bedrijfsleven als gevolg van het wetsvoorstel. Het kabinet becijfert dat een vermindering van de administratieve lasten het gevolg zal zijn. Daar staat echter wel een toename van lasten tegenover als gevolg van provinciale regelgeving. Is het saldo positief?

De rechtsbescherming van de burger gaat er met dit wetsvoorstel niet op vooruit: regionale luchtvaartontwikkelingen zouden niet langer kunnen worden aangevochten bij de bestuursrechter. Alleen bij de burgerlijk rechter kan nog beroep worden aangetekend tegen de luchthavenbesluiten- of regeling. Dit roept vragen op: een luchthavenbesluit of -regeling kan toch het karakter hebben – zo is tot nu toe altijd geoordeeld – van een beschikking of een bundel beschikkingen waartegen beroep bij de bestuursrechter mogelijk moet zijn? Ik verwijs in dit verband naar het recente onderzoek van de Wetenschapswinkel Rechten van de Universiteit Utrecht op dit onderdeel. Daarin wordt ook de suggestie gedaan om de mogelijkheid te introduceren om rechtstreeks beroep bij de Raad van State in te stellen. Dan voorkom je een te lange procedure, maar doe je toch recht aan de wens tot meer rechtsbescherming dan nu is voorzien. Ik hoor ook op dit punt graag de nadere reactie van de minister.



De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Dit wetsvoorstel wil in feite de lusten- en lastenafweging met betrekking tot de regionale luchthavens in de regio leggen. Dit uitgangspunt deel ik op hoofdlijnen. Momenteel is echter nog het debat gaande over de status van de grotere regionale vliegvelden. Daarbij kunnen ook landelijke belangen spelen. De minister heeft voorgesteld om luchthaven Lelystad uit te sluiten van decentralisatie. Ik kan dat volgen in het kader van het onderzoek naar de mogelijkheden van de ontwikkeling van deze luchthaven als overloop, waarbij volgens mij vooral de overplaatsing van kleinere vliegtuigen te overwegen is. Mijn fractie ziet echter wel bezwaren tegen grootschalige uitplaatsing. Kan de minister al iets zeggen over de resultaten van dat onderzoek en wanneer zijn die resultaten bekend?

Collega Haverkamp stelt via een aantal amendementen voor om naast Lelystad ook andere luchthavens vooralsnog uit te sluiten van decentralisatie. Het gaat daarbij om Eelde, Maastricht, Rotterdam, Eindhoven en Twente en om militaire luchthavens die civiel gaan worden. Nu het debat nog gaande is, lijkt mij dat te verdedigen. De mogelijkheden voor overloop bij deze andere luchthavens zijn echter zeer beperkt en wij moeten daar, wat mijn fractie betreft, zeer terughoudend in zijn. Er zijn echter ook andere landelijke belangen, zoals de milieudoelstellingen, die het voorlopig niet decentraliseren rechtvaardigen. Daarom overweeg ik om deze amendementen te steunen.

Ik heb van verschillende bewonersgroepen rond regionale luchthavens verzoeken ontvangen om de rechtsbescherming via de bestuursrechter en de Raad van State te handhaven. Deskundigen stellen in hun advies aan bijvoorbeeld de vereniging omwonenden luchthaven Eelde dat grote terughoudendheid is gepast met betrekking tot uitholling van de rechtsbescherming en het buitenspel zetten van belanghebbenden en burgers. Een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling bevat elementen van een beschikking en raakt de burger en zijn belang rechtstreeks. Daarom zou de gang naar de bestuursrechter open moeten staan. Het wetsvoorstel zou een forse inbreuk op die systematiek van de AWB maken. Ook de Raad van State merkt op dat de onwenselijkheid van het verdelen van de rechtsbescherming over meer rechters niet overtuigt. Graag een reactie van de minister op deze bezwaren. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt namelijk niet op deze argumenten ingegaan!

Voorzitter. De ChristenUnie is voorstander van het beperken van nachtvluchten op regionale luchthavens. Door de decentralisatie worden de sluitingstijden overgelaten aan de provincie. Ik overweeg een amendement in te dienen dat sluiting tussen 23.00 uur en 7.00 uur regelt voor deze luchthavens met inachtneming van een extensieregeling voor verlate vluchten. Ik overweeg daarnaast een amendement dat een voorhangprocedure regelt voor de AMvB burgerluchthavens. Dat is nodig omdat in deze AMvB regels kunnen worden opgenomen ten aanzien van onder meer geluid, externe veiligheid en vluchten van bijzonder belang.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De heer Cramer stelt voor de regionale vliegvelden een nachtverbod tussen 23.00 en 7.00 uur voor. Sluit hij daarbij een aantal banen

van Schiphol uit waarvoor dat nu ook ter discussie staat of is het inclusief die banen waar wij het deze week toevallig over hebben gehad?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik snap die vraag en die waardeer ik eigenlijk ook wel, maar ik denk dat wij de discussie over Schiphol nog maar eens moeten voeren. Het gaat nu om de regionale luchthavens en daarom nu mijn voorstel om het in ieder geval voor deze luchthavens te regelen, zodat wij de discussie daarover niet nog eens krijgen.

Voorzitter. Ik had het over een voorhangprocedure voor de AMvB besluit burgerluchthavens. Daarin worden zaken geregeld als geluid, externe veiligheid en vluchten van bijzonder belang. Nu wij gaan decentraliseren, lijkt het mij van belang dat de Kamer betrokken wordt bij de verdere normering. Dat moet je niet in de wet regelen, maar volgens mij via het voorhangen van de AMvB. Collega Tang heeft al een amendement ingediend voor een voorhangprocedure van de luchthavenbesluiten. Het lijkt mij logisch om dat dan ook te doen voor de landelijke AMvB die de normen voor die besluiten bevat!

Voorzitter. Mochten de amendementen van de heer Haverkamp over het uitsluiten van enkele luchthavens van deze decentralisatie worden aangenomen – ik ga daar ook wel van uit – dan kan ik mij voorstellen dat wij zaken als beperking van nachtvluchten voor luchthavens van nationale betekenis regelen in de luchthavenbesluiten.

De minister stelt in de nota naar aanleiding van het verslag dat het niet de bedoeling is dat er een landelijk kennisinstituut voor de provincies zal worden opgericht. Het bestaande provinciaal vakberaad wordt voldoende geacht. Graag zou ik dat verder onderbouwd zien. Kunnen de provincies wel een beroep doen op de expertise van het Rijk op het gebied van de luchtvaartregelgeving? Ik kan mij voorstellen dat met name kleinere provincies hiervoor onvoldoende kennis in eigen huis hebben. Graag dus een reactie van de minister. Milieuorganisaties hebben ervoor gepleit om regionale en kleine luchthavens wat betreft de milieunormen en beperkinggebieden niet met een luchthavenbesluit c.q. luchthavenregeling te gaan regelen, maar met een milieuvergunning op basis van de wet Milieubeheer.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De heer Cramer stelde terecht vragen over de expertise van provincies. Is dat ook geen reden om de Europese richtlijn in te voeren maar de decentralisatie even uit te stellen? Ook dat wordt door de landelijke vereniging van luchthavens ook als een knelpunt ervaren. Zou hij ervoor zijn om het decentralisatiegedeelte uit deze wet tijdelijk op te schorten?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Verschillende fracties hebben deze vraag gesteld en ik ben dan ook wel benieuwd naar het antwoord van de minister. Voor mij hoeft het een het ander nog niet uit te sluiten. Ik denk dat wij de discussies over regionale luchthavens die van nationaal belang zijn op nationaal niveau moeten houden. Ik ben er niet direct voorstander van om gelijk alles uit te sluiten. Ik wil afwachten wat de minister hiervan vindt, want ik kan mij voorstellen dat er redenen zijn om dat wel te doen. Als je het doet, lijkt het mij wel goed dat regionale luchthavens een beroep moeten kunnen doen op de kennis en expertise die breed

gedeeld wordt. Dan is ons inziens een kennisinstituut – in ieder geval breder dan nu volgens de minister al bestaat – wel wenselijk. Ook als je het op landelijk niveau zou houden, zou men gebruik moeten kunnen maken van die ervaring en expertise. Ook al ben je niet besluitvaardig, je moet wel gebruik kunnen maken van de kennis die er is over wat het kan betekenen als de besluiten door het Rijk worden genomen. Ik denk dat wij die informatie goed scherp moeten houden en dat die beschikbaar moet zijn voor regionale en lokale overheden.

De milieuorganisaties pleiten ervoor om de milieunormen en het betrekkinggebied voor kleine en regionale luchthavens niet met een luchthavenbesluit c.q. luchthavenregeling te regelen, maar met een milieuvergunning op basis van de Wet milieubeheer. Hierdoor zou het wetsvoorstel ook kunnen worden vereenvoudigd. Ook zouden de geluidsnormen scherper moeten zijn, omdat de belangen van recreatief verkeer anders zijn dan die van mainportverkeer. Gezien de aard van het lawaai zou er met andere normen moeten worden gewerkt. Ik besef dat ik deze opmerkingen wel wat laat in het proces maak, maar ik ben toch benieuwd naar de reactie van de minister op deze punten.

Hoe kan worden voorkomen dat provincies en gemeenten in een dubbelrol komen als zij bijvoorbeeld aandeelhouder zijn of de belangen van de omwonenden behartigen? Dit is een complex proces dat zich ook afspeelde bij de besluitvorming over herverdeling van landbouwbedrijven. Het is moeilijk om de regionale en lokale belangen te borgen. Biedt het voorstel hier wel voldoende handvatten voor? Hoe denkt de minister die dubbelrol scherp te kunnen houden?

Ik verwijs nog naar de opmerkingen die de heer Duyvendak heeft gemaakt over helikoptervluchten. Wij hebben hier ook al opmerkingen over gemaakt in de nota naar aanleiding van het verslag. Naar mijn mening zou er een nationaal beleid moeten komen voor helikoptervluchten, want ik zie al gebeuren dat daar waar het vervoer per vliegtuig wordt beperkt, er onmiddellijk lijnvluchten in helikopters zullen komen. Dan boeren wij per saldo achteruit. Daarom kan ik mij voorstellen dat hiervoor een regeling wordt getroffen.

De strekking van het wetsvoorstel spreekt ons aan. Wij denken dat de landelijke overheid een grotere rol moet blijven spelen in het beleid voor een aantal grote regionale velden. Ik zie het antwoord van de minister met belangstelling tegemoet.

□

De heer **Tang** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Decentraal wat kan en centraal wat moet. Subsidiariteit is de centrale gedachte achter deze wet en daar is wat voor te zeggen. De provincies en de gemeenten kennen de lokale en regionale belangen en omstandigheden veel beter dan het rijk. Decentralisatie zou ertoe moeten leiden dat een luchthaven beter wordt ingebed in de ruimtelijke structuur van de regio, dat wil zeggen landzijdige infrastructuur, woningbouwplannen en bedrijven-terreinen.

Een belangrijke voorwaarde is dat de lasten en de lasten van het vliegverkeer voor rekening komen van de regio of de gemeente. Dat is vaak zo, bijvoorbeeld in het geval van het vliegveld Hilversum, maar niet altijd. Er wordt gesproken over de spreiding van het vliegverkeer over Nederland om de hubfunctie van Schiphol overeind

te houden, maar tegelijkertijd over de mogelijkheid om de concentratie van geluidhinder rond Schiphol te voorkomen. Dit geldt met name voor de belangrijkste regionale luchthavens die inderdaad verkeer van Schiphol kunnen overnemen, zoals charters en local carriers, hoewel de capaciteit beperkt is.

Verder dreigt het risico van een doorgeschoten beleidsconcurrentie tussen provincies bij de belangrijkste regionale luchthavens. De provincie kan zich gaan richten – en mogelijk te veel – op de mogelijkheden die een luchthaven kan bieden voor de lokale economie. Daardoor kan de belangenafweging tussen milieu en economie vooral in het nadeel van milieu uitvallen. Schiphol in het klein, her en der in het land, is een verre van aantrekkelijk vooruitzicht.

Er zijn voor- en nadelen aan dit voorstel verbonden. Het is ronduit vervelend dat dit kabinet geen visie op de luchtvaart en luchthavens heeft uitgebracht. Eerst een visie dan een wet zou toch een logische werkwijze zijn geweest. Wij verkiezen het zekere boven het onzekere, dat wil zeggen dat wij kiezen voor het bestaande. Wij kunnen leven met de decentralisatie van kleine vliegvelden waarbij het argument van beleidsconcurrentie minder groot is. Wij willen echter geen besluit nemen over die regionale luchthavens die al relatief groot zijn of de potentie hebben van forse groei. Daarom zijn wij blij met de amendementen van de heer Haverkamp.

Wij vragen het kabinet om nu snel een visie uit te brengen. Dit moet snel omdat de provincies, exploitanten en andere investeerders niet lang in onzekerheid mogen verkeren. Verder dringen wij erop aan dat er op dit moment geen onomkeerbare beslissingen worden genomen, in het bijzonder voor de grotere regionale luchthavens. Namens mijn fractie vraag ik aan de minister of en hoe hij kan garanderen dat er nog instemming van de Kamer vereist is, zowel met de visie op de luchtvaart in de Luchthavennota als met de overgang van nationale naar regionale luchthavens op enig moment in de toekomst.

Het is voor de legitimering en de veiligheid een goede zaak dat een aantal waarborgen wordt ingebouwd. Zo moeten de belangen van milieu en economie goed kunnen worden afgewogen, opdat de economie niet het milieu en de leefomgeving kan domineren.

De commissies voor regionaal overleg moeten breder worden samengesteld. Mijn fractie hecht namelijk aan een zo groot mogelijk draagvlak voor nieuwe luchthavenbesluiten. Organisaties van omwonenden moeten zitting hebben in deze commissies. Milieuorganisaties en gebruikersorganisaties kunnen al deel uitmaken van deze commissies. Mij staat een overlegmodel voor ogen dat vergelijkbaar is met het Aldersoverleg voor Schiphol en het GLOBE in Eindhoven. Verder moet de bepaling geschrappt worden dat luchthavenbesluiten of wijzigingen daarvan op de uitzonderingslijst worden geplaatst. Wij regelen dat in het amendement op stuk nr. 18, omdat wij vinden dat de mogelijkheid van bezwaar bij de bestuursrechter en uiteindelijk bij de Raad van State dient te blijven bestaan.

Schiphol is de uitzondering en niet de regel. Dat is logisch, want geen enkele andere luchthaven wordt zo vaak en zo intens in de Tweede Kamer besproken. De regel, waarop Schiphol de uitzondering is, luidt dat bij ruimtelijke besluiten de gangbare rechtsbescherming via de bestuursrechter openstaat. Het is onlogisch en vreemd dat het ruimtelijke karakter van luchthaven-

## Tang

besluiten een reden is om deze bevoegdheid bij de provincie neer te leggen als je deze luchthavenbesluiten anders behandelt dan andere ruimtelijke besluiten. Een andere overweging van mijn fractie om tot dit standpunt te komen is dat het beroep op onrechtmatige daad een onbegaanbare weg is voor gewone burgers.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb een amendement voorgesteld dat regelt dat de gang naar de bestuursrechter openstaat voor besluiten rond Schiphol. Ik neem aan dat u dit amendement zult steunen, aangezien u voorstelt deze weg ook voor regionale luchthavens open te stellen.

De heer **Tang** (PvdA): Ik zal uw amendement niet steunen, want ik wil de bestaande situatie handhaven. De Kamer discussieert regelmatig uitgebreid over Schiphol. In de Tweede Kamer moeten de politieke afwegingen worden gemaakt. De PvdA-fractie heeft om die reden eerder ingestemd met een uitzonderingspositie voor Schiphol.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In essentie is dit de redenering van een regent: wij doen het goed; wij doen het uitgebreid en de burger heeft zich maar te schikken. Het bestuursrecht is nu juist bedoeld om de burger een eigen positie te geven naast de politiek besluitvorming. Met ruimtelijke plannen wordt immers direct ingegrepen in zijn of haar belangen. Voor Schiphol geldt dat alleen nog maar sterker, omdat deze luchthaven zoveel groter is dan regionale luchthavens.

De heer **Tang** (PvdA): Er is een belangrijk verschil. Schiphol is namelijk niet te vergelijken met andere luchthavens en bovendien is deze luchthaven van groot nationaal belang. Daarbij komt dat er in het geval van Schiphol verschillende politieke afwegingen moeten gemaakt. Er is in mijn ogen dus geen parallel te trekken met andere luchthavens.

De heer **Nicolai** (VVD): Ik ben het eens met de heer Duyvendak dat dat verschil niet zo duidelijk is. Wij moeten proberen te voorkomen dat er twee regimes ontstaan. U creëert echter wel degelijk een tweedeling met uw principiële keuze om het bezwaar bij de bestuursrechter wel mogelijk te maken voor andere luchthavenbesluiten. Als u het voor Schiphol accepteert, vind ik uw argumentatie waarom het hier anders zou moeten, niet logisch. U gaat overigens eigenlijk nog een stap verder door te wijzen op het Alderstafel-overleg.

De heer **Tang** (PvdA): Tegen provinciale besluiten en beschikkingen kan bij de bestuursrechter bezwaar worden gemaakt. Ik zie geen reden om daarop voor luchthavens een uitzondering te maken. Voor Schiphol maak ik een uitzondering, omdat Schiphol van nationaal belang is. Ik zie niet in hoe een rechter de politieke afweging kan maken die in de Tweede Kamer hoort te worden gemaakt.

De heer **Nicolai** (VVD): U kiest toch zeker voor de decentralisatie van het amendement? Zo ja, dan doet u dat ook zeker vanuit de gedachte dat er één nationaal luchthavensysteem moet komen? Is het niet strijdig met deze redenering om voor Schiphol een uitzondering te maken?

De heer **Tang** (PvdA): Laat ik voor alle duidelijkheid het volgende zeggen. Mijn fractie vindt dat de decentralisatie die beoogd wordt met het wetsvoorstel, mogelijk is voor Hilversum en Midden-Zeeland. Dat zijn besluiten die de provincies neemt en daarbij is de gang naar de bestuursrechter gewoon mogelijk. Een andere reden kan zijn dat het nationaal belang in het geding is.

De heer **Haverkamp** (CDA): U doet een interessante suggestie. U zegt: ik kan mij niet voorstellen dat een rechter de politieke afweging die wij hier maken ook kan maken. U diskwalificeert daarmee de rechter als iemand die politieke afwegingen kan maken, hetgeen op zich terecht is. Waarom zou de rechter echter wel een afweging kunnen maken voor de provincies?

De heer **Tang** (PvdA): De bestuursrechter kijkt volgens mij of de belangen van burgers onevenredig worden getroffen. U moet even oppassen met wat u nu zegt. U lijkt te suggereren dat de mogelijkheid van de gang naar de bestuursrechter overbodig moet worden gemaakt. Dat bedoelt u toch niet? In het geval van Schiphol zullen afwegingen moeten worden gemaakt, omdat dat vliegveld van groot nationaal belang is, die niet door de rechter kunnen worden gemaakt. Het gaat niet meer alleen over de procedures.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben het nu niet over alle besluiten maar over de luchthavenbesluiten. U volgt de redenering dat Schiphol daarvan moet worden uitgezonderd omdat daar in de Tweede Kamer uitgebreid bij wordt stilgestaan. Die discussie hoeft niet opnieuw plaats te vinden bij de rechter. Mijn fractie volgt die redenering. Ik vind echter ook dat provinciale staten net zo gekwalificeerd zijn om politieke afwegingen te maken als de Tweede Kamer. Voor hen moet het dus ook mogelijk zijn om dat in stand te houden; er mag geen mogelijkheid zijn om de rechter dat werk opnieuw te laten doen.

De heer **Tang** (PvdA): Wat zegt u nu? Dat voor alle ruimtelijke besluiten de gang naar de bestuursrechter moet worden opgeheven? Is dat uw suggestie?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik herhaal mijzelf. Wij spreken nu niet over alle besluiten. Wij spreken over de luchtvaartwet.

De heer **Tang** (PvdA): Ik trek de parallel met andere besluiten omdat daarbij de gang naar de bestuursrechter heel normaal is. Mijn fractie vindt dat die mogelijkheid moet bestaan bij de decentralisatie die wij voorstaan, ook bij de kleinere vliegvelden. Ik hoor van u geen reden om daarvoor een uitzondering te maken en dat begrijp ik niet. De heer Nicolai stelt daarbij de discussie aan de orde: moet een en ander ook niet bij vliegvelden van nationaal belang worden toegestaan. Ik meen dat dat niet mogelijk moet zijn in relatie tot Schiphol en wellicht moet ook voor andere luchthavens van nationaal belang een uitzondering worden gemaakt. Ik sluit dat niet uit.

De heer **Haverkamp** (CDA): Uw argument was dat de afweging over Schiphol in deze Kamer thuishoort en niet opnieuw moet worden gemaakt door de rechter. Is dat de juiste weergave van uw betoog?



De heer Duyvendak (GroenLinks)

© M. Sablerolle – Gouda

De heer **Tang** (PvdA): Nee, want u vergeet dat voor Schiphol een uitzondering wordt gemaakt. Ik wil Schiphol graag als uitzondering houden. Schiphol is van groot nationaal belang en niet te vergelijken met andere vliegvelden.

Ik ga graag in op de waarborgen in relatie tot de afweging tussen milieu en economie. Op stuk nr. 19 is een amendement ingediend waarmee wordt beoogd, het vaststellen van een luchthavenbesluit of luchthavenregeling door provinciale staten te laten geschieden; die bevoegdheid is niet over te dragen aan gedeputeerde staten. Het amendement op stuk nr. 20 is vergelijkbaar want daarmee wordt beoogd om bij de luchthavens met nationale betekenis het luchthavenbesluit eerst bij het parlement voor te hangen teneinde een voldoende mate van democratische controle te verzekeren. Met het amendement op stuk nr. 26 wordt beoogd, het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn aanwijzingsbevoegdheid te laten uitoefenen in overeenstemming met de minister van VROM. Deze aanwijzingsbevoegdheid kan bijvoorbeeld worden ingezet om de provincies op te dragen om het luchthavenbesluit aan te passen aan het nationale beleid zoals dat is vastgelegd in een luchthavennota. Ook hiervoor geldt dat een bredere en betere belangenafweging mogelijk is.

Voor tal van activiteiten is het externe veiligheidsrisico uitgewerkt; niet alleen voor de chemische industrie en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar ook voor Schiphol. Voor de regionale velden ontbrak tot nu toe een extern veiligheidsbeleid maar met het voorliggende wetsvoorstel komt dat er nu wel. De PvdA-fractie juicht dat toe. Voor externe veiligheid bestaan nu in Nederland twee normen: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het groepsrisico drukt de kans uit op een grootschalige ramp met maatschappelijke ontwrichting tot gevolg. In de memorie van toelichting geeft de regering aan een groepsrisiconorm voor Schiphol te overwegen, waarna de wenselijkheid voor de regionale luchthavens zal worden gezien. Kan de minister binnen afzienbare tijd een groepsrisiconorm voor Schiphol ontwikkelen, waarna gezien kan worden of deze ook van toepassing kan worden verklaard op regionale luchthavens? Ik overweeg op dit punt een motie in te dienen.

Binnen de veiligheidscontour mag in principe niet gebouwd worden om de externe veiligheidsrisico's zo veel mogelijk te beperken. Toch kan een bouwvergunning worden verleend indien gedeputeerde staten een verklaring van geen bezwaar afgeeft. Voor de nationale vliegvelden kan de minister van Verkeer en Waterstaat een dergelijke verklaring van geen bezwaar afgeven, maar hij moet dit doen in overeenstemming met de minister van VROM. Op deze manier is de belangenafweging die gemaakt moet worden tussen bouwen en veiligheid, goed gewaarborgd. De PvdA-fractie hecht zeer aan een dergelijke belangenafweging. Voor ons is het echter niet duidelijk dat de verklaring van geen bezwaar van gedeputeerde staten voortaan nog steeds in overeenstemming met de minister van VROM zal worden afgegeven, zoals wel het geval is bij nationale vliegvelden. Graag een bevestiging van de minister dat dit wel zo is. Ik overweeg op dit punt eventueel een amendement in te dienen. Betekent de overeenkomstig verklaring van artikel 8.9 lid 3 nog steeds dat de instemming van de minister van VROM is vereist?

Vervolgens kom ik op de schadeloosstelling. Er bestaan nu duidelijke wettelijke regels voor een schadeloosstelling bij het opleggen van een bouwverbod als hiervan voordien geen sprake was en de waarde van de grond daardoor ernstig vermindert. Zo is de hoogte van die schadeloosstelling gelijkgesteld aan de waardevermindering van de grond als gevolg van het bouwverbod. Dat is duidelijk en dat biedt zekerheid. Genoemde regels komen niet of niet afdoende terug in de Wet luchtvaart, terwijl uit oogpunt van rechtszekerheid regeling op wetsniveau wel gewenst is. Het amendement op stuk nr. 21 is mede van belang omdat genoemde artikelen ook van toepassing zijn op Schiphol en met dit amendement ook het Schipholbeleid wordt gewijzigd, hetgeen wat ons betreft buiten het bereik van deze wet valt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb nog een verduidelijkende vraag over het amendement op stuk nr. 18 over de gang naar de bestuursrechter. Stel dat de amendementen-Haverkamp worden aangenomen. Blijft de gang naar de bestuursrechter dan ook intact voor vliegvelden als Rotterdam en Eelde? Of heeft het amendement alleen betrekking op wat dan nog regionale velden zijn?

De heer **Tang** (PvdA): Volgens mij handhaaft het amendement de bestaande situatie en blijft alleen Schiphol een uitzondering.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is misschien goed om dat nog even zeker te stellen. Laten wij de minister daarvan bevestiging vragen.

De heer **Tang** (PvdA): Ik hoop dat de minister kan bevestigen dat dit amendement zo uitpakt, want het is zo bedoeld.

De heer **Haverkamp** (CDA): Volgens mij bent u degene die het amendement heeft gemaakt.

De heer **Tang** (PvdA): Dit is de bedoeling van het amendement en volgens mij regelt het amendement het ook op deze manier.

## Tang

De heer **Haverkamp** (CDA): Dat vind ik nog niet helder. U zegt namelijk zelf net dat de rechter de politieke afweging niet opnieuw hoeft te maken als wij hierover als Tweede Kamer hebben gediscussieerd. Wij gaan zelf over luchthavens van nationale betekenis. Dan zou het toch logisch zijn om in dit geval de parallel met Schiphol te trekken? In dat geval kunt u uw amendement bijvoorbeeld aanpassen, zodat het niet van toepassing is op luchthavens van nationale betekenis.

De heer **Tang** (PvdA): Dat is een mogelijkheid waar ik niet onmiddellijk afwijzend tegenover sta. Ik wil daar wel over nadenken.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dank u.

De heer **Nicolaï** (VVD): Voorzitter. Ik ben blij dat wij dit wetsvoorstel over burger- en militaire luchthavens vandaag behandelen, want het is hoog tijd dat wij de regelgeving moderniseren. Wat wij in feite met de Schipholwet hebben gedaan, moet nu ook voor de rest van het land gaan gelden. Ik denk dat ik het zo mag samenvatten. Mij lijkt het hard nodig. Bij interruptie op het betoog van de heer Tang wees ik er ook al op dat een van de belangrijkste bedoelingen van dit wetsvoorstel was dat er geen twee verschillende regimes ontstonden ten aanzien van luchthavens en de besluitvorming dienaangaande.

U hebt ons verzocht om het bijzonder kort te houden. Uit erkentelijkheid voor de vao's en de ruimte die u deze woordvoerder de afgelopen dagen hebt gegeven, wil ik dat ook doen. Ik sluit mij korthedshalve aan bij de vragen om verheldering van dit deel van het wetsvoorstel die andere woordvoerders, met name de heer Haverkamp, hebben gesteld. Het belangrijkste politieke knelpunt wordt gevormd door de discussie over de decentralisatie. Ik weet dat de VVD-fractie en de vorige staatssecretaris op de lijn zaten van het wetsvoorstel in zijn huidige vorm, dus met de decentralisatie. Eerder heb ik gezegd dat deze fractie en deze woordvoerder daar anders over denken. Ik ben er niet voor, de decentralisatie op deze manier in het wetsvoorstel te regelen. Daarom kan ik mij zeer vinden in de amendementen van de heer Haverkamp, zowel het algemene als het specifieke, waarbij de grotere regionale luchthavens eruit worden gehaald. Mij lijkt het goed als wij het concept van het nationale luchthavensysteem grondiger bestuderen alvorens meer besluiten over de decentralisatie te nemen. Ik constateer ook dat ik mij, volgens mij voor het eerst sinds ik het woord mag voeren over luchthavens, geheel kon vinden in de standpunten van de heren Duyvendak en Roemer. In tweede instantie realiseerde ik mij dat dit niet waar was. Tijdens de discussie over de vliegtaks was dat ook zo. Toen heb ik geconstateerd dat ik opeens van rechts tot links zeer veel steun kreeg in de strijd tegen dat onding, al was het maar omdat die het milieu voor geen fluit helpt.

De vergadering wordt van 14.42 uur tot 14.55 uur geschorst.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de geachte

afgevaardigden voor hun bijdrage in eerste termijn. Ik ben de Kamer ook zeer erkentelijk dat wij vandaag kunnen spreken over het wetsvoorstel inzake de regionale en kleine burgerluchthavens.

Dit is een belangrijk wetsvoorstel, en wel om de volgende vier redenen. Allereerst noem ik het decentralisatievraagstuk: centraal wat moet en decentraal wat kan. Eigenlijk alle woordvoerders hebben dit adagium hier uitgesproken. Voorts worden in dit wetsvoorstel de stroperige en langdurige procedures, waar wij nu mee van doen hebben, gestroomlijnd in een eenduidige benadering. Het derde argument is dat er een gemoderniseerde normstelling voor geluid en externe veiligheid voor alle luchthavens is, in lijn met wat nu al voor Schiphol geldt. De vierde reden is dat dit wetsvoorstel ervoor zorgt dat internationale veiligheidsregelgeving wordt geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving, zodat wij internationaal op dat gebied voorop blijven lopen. No ways to the bottom, zo merk ik op aan het adres van de geachte afgevaardigde Roemer. Het is juist de bedoeling dat wij met het overnemen van de internationale regels voorop blijven lopen, ook wat de regionale velden betreft.

Ik wil, kort en goed, beginnen met het decentralisatievraagstuk. Ik heb de Kamer op 25 juni jongstleden geschreven dat ik gaarne bereid ben om met de Kamer van gedachten te wisselen over de vraag hoe het het best kan worden geregeld dat op een later moment beslist wordt over de decentralisatie van regionale velden. Wij kunnen dan eerst spreken over de andere onderdelen van het wetsvoorstel. Ik heb dat echt met rede gedaan. Wij zijn namelijk bezig met de Nota Luchthavenbeleid. Het is van belang dat die nota er komt. Er zijn allerlei redenen genoemd, niet alleen de economische effecten van de luchtvaart, maar met name ook de bestaande schaarste. Wij komen tegen grenzen aan van maximale overlast. Wij zijn nu eenmaal een klein en dichtbevolkt land. Tegen deze achtergrond wegen wij gezamenlijk de mogelijkheden af om een duurzame, dus geen ongebredelde, groei van de luchtvaart op een verantwoorde manier te accommoderen. Wij zullen en moeten die bredere afweging maken, vooral met het oog op het vormgeven van Schiphol wat betreft de middellange en de lange termijn, met de Alderstafel als belangrijk gremium. Daarbij moeten wij ook de wenselijkheden en onwenselijkheden, de mogelijkheden en de onmogelijkheden van gedeeltelijke uitplaatsing bezien. Juist nu moeten wij daarom even pas op de plaats maken, zodat wij de decentralisatie die geen doel op zichzelf is, maar een onderdeel van de afweging in het licht daarvan kunnen bezien. De amendementen van de heer Haverkamp op dit punt zie ik in dat kader als ondersteuning van die lijn. De vragen die zijn gesteld over Rotterdam, Maastricht en Eelde met het oog op decentralisatie worden in een later stadium beantwoord en dan ingebed in de bredere visie. Uitstel wordt geen afstel, maar wij moeten een en ander wel in lijn met elkaar bezien. Mijn ambtsvoorgangster, mevrouw Peijs, heeft Lelystad overigens al eerder uit de decentralisatie gehaald. Ik deel die lijn, want dat is een goede. Ik vind het logisch dat wij hiervoor de tijd nemen. Ik had zelf nog geen nota van wijziging ingediend, omdat ik met het oog op het overleg met het IPO eerst een gedachtewisseling met de Kamer wilde hebben, voordat ik van de ingezette lijn afwijk. De amendementen van de heer Haverkamp liggen in deze lijn. Vele fracties, al is het af

## Eurlings

en toe om afwijkende redenen, ondersteunen die lijn ook. Van uitstel hoeft dus geen afstel te komen. Ik verwerp het beeld dat er geen decentralisatie meer zal plaatsvinden, maar het moet wel in de juiste volgorde gebeuren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Is het niet net een tikkeltje anders? De volgorde ligt namelijk nog niet helemaal vast. Het is nog niet zeker dat die dingen elkaar allemaal op gaan volgen. Ik lees de amendementen zo dat het nu niet gebeurt, maar dat straks de mogelijkheid ontstaat dat het besluit wordt genomen om het wel te doen. Er vindt nog een debat plaats over de vraag of een en ander opvolgend gaat gebeuren, met aparte besluitvorming. Het kan dus anders uitpakken.

Minister **Eurlings**: Zeer zeker. Ik hecht aan een open debat met de Kamer over deze kwesties. Als je een en ander in lijn met elkaar wilt brengen, hoort de vraag of je gaat decentraliseren en zo ja, hoeveel vliegvelden, in de bredere afweging thuis. Ik heb alleen de a contrario-uitspraak willen doen dat dit niet noodzakelijkerwijs betekent dat van uitstel afstel komt. Het is een open discussie, op basis van de bredere afweging die wij met elkaar gaan maken.

Sprekend over decentralisatie is er overigens geen enkele reden om kleine vliegveldjes als Seppe en Teuge niet te decentraliseren via deze wet. Wij weten dat wij dat so wie so willen, ten minste dat is de lijn die ik hier naar voren breng. Wachten op dit punt levert niets op, alleen maar meer werk en veel onduidelijkheid en onzekerheid voor betrokkenen. Als je vindt dat decentraal moet wat decentraal kan, kan ik mij moeilijk voorstellen dat Seppe en Teuge centraal zouden moeten blijven. Die kunnen heel goed decentraal. Dat zouden wij ook gewoon moeten doen, in lijn met het ingezette beleid. De amendementen op de stukken nrs. 12, 13 en 14 van de heer Haverkamp neem ik dus bij dezen over.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik stel vast dat de minister bereid is die amendementen daadwerkelijk over te nemen, maar dan moet wel officieel worden vastgesteld dat daartegen geen bezwaar bestaat vanuit de Kamer. Dat lijkt mij op zichzelf geen probleem.

Minister **Eurlings**: Dank voor deze procedurele toevoeging. De heer Van der Staaij heeft helemaal gelijk.

De heer **Tang** (PvdA): Ik wil het nog even scherp krijgen. Krijgt de Kamer recht van instemming met de nota over luchthavens en eventuele latere besluiten over de overgang van nationaal naar regionaal? Hoe wordt dat gegarandeerd?

Minister **Eurlings**: De Kamer komt helemaal aan de bal. Wij leggen de nota aan de Kamer voor. Dan debatteren wij erover met elkaar. Ook over het besluit om alsnog luchthavens te decentraliseren en over het aantal dat wordt gedecentraliseerd zullen wij hier met elkaar spreken. Daarna wordt besloten.

De **voorzitter**: De amendementen-Haverkamp (stukken nrs. 12, 13 en 14) zijn overgenomen.

Minister **Eurlings**: In mijn brief van 25 juni heb ik er de nadruk op gelegd dat het belangrijk is dat wij met elkaar

bekijken hoe wij de luchtvaart op een duurzame manier een toekomst kunnen geven, met duurzame groei. Daarom is van belang dat wij in onze afwegingen over Schiphol op middellange en lange termijn nagaan wat wij kunnen met een nationaal systeem. Hoever kan daarmee worden gegaan? Wat kan het opleveren? Waar zijn de grenzen? Die exercitie moeten wij met elkaar doen. Een onlosmakelijk onderdeel ervan is beantwoording van de vraag welke luchthavens decentraal worden en welke in een nationaal systeem worden gehouden. Voor mij staat als een paal boven water dat wij dat samen moeten afwegen. Het wordt geen gemakkelijke discussie, maar die discussie is in het belang van ons land, van de omwonenden van de luchthavens en ook van de BV Nederland, om een goede balans te vinden. Zolang ik minister ben, zal ik dit soort afwegingen in alle openheid samen met de Kamer maken.

De heer **Tang** (PvdA): Zolang u minister bent! Dat betekent wel dat er later een andere minister komt en wij niet meer het instemmingsrecht hebben.

Minister **Eurlings**: Ik heb zelf ervaren dat een minister een op een de verantwoordelijkheid van zijn ambtsvoorganger overneemt. Dat is maar goed ook. Zelfs als ik er niet meer zou zijn, wat God moge verhoeden, althans op de korte termijn, zal mijn ambtsopvolger toch enigszins gebonden zijn aan hetgeen ik hier for the record uitspreek. Ik kan mij niet voorstellen dat mijn ambtsopvolger, van welke partij hij of zij ook zou zijn, een reden zou hebben om het niet samen met de Kamer te doen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dit punt kan later nog van belang worden. In de amendementen-Haverkamp die de minister zojuist heeft overgenomen is niet alleen sprake van het toevoegen van een luchthaven, maar wordt ook artikel XXV gewijzigd. Daarin wordt de voorhang geregeld. Dat is een procedure die de Kamer in de gelegenheid stelt in het gat te springen. Ik neem aan dat de minister dat ook heeft overgenomen. Dat ligt dan vast.

Minister **Eurlings**: Zeer zeker! Ik neem de amendementen integraal over.

Met het amendement op stuk nr. 16 vraagt de heer Haverkamp om militaire luchthavens nationaal te houden indien het militaire gebruik wordt beëindigd zijn. Bij Koninklijk Besluit kan dan worden bepaald dat een luchthaven kan worden gedecentraliseerd. Dit KB moet worden voorgelegd aan de Kamer. Ook dit amendement wil ik overnemen.

De **voorzitter**: De amendementen-Haverkamp (stukken nrs. 16, 17 en 20) zijn overgenomen.

Minister **Eurlings**: De heer Duyvendak vroeg of wij de luchthaven Twente niet beter kunnen sluiten. Hij vroeg mij toe te zeggen dat er geen cent staatssteun naartoe gaat. In de luchthavennota zullen wij met elkaar moeten afwegen of Twente een nationale luchthaven zal zijn. Indien Twente provinciaal wordt, is het aan de provincie om daarin haar rol te vervullen. De burgerexploitant van Twente betaalt zelf de kosten van het operationeel houden van de luchthaven. Er is dus geen sprake van staatssteun.



## Eurlings

De MER kan ik niet zonder meer overnemen. Heel nadrukkelijk is gezegd dat een wens nog geen feit is. Gaat het over een integrale afweging, dan is het onder de premisse van onze afweging of wij in die lijn kunnen treden. Dat was van het begin af aan duidelijk. Ook hier vraag ik de Kamer de nota over de luchthavens af te wachten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben met blij met uw toezegging dat er geen staatssteun komt voor Twente. Dat ligt verder in de regio. Ik begrijp dat zij het militair gebruik willen stoppen, maar de luchthaven in stand willen houden totdat de besluitvorming is afgerond en de toekomst duidelijk is. De kosten van de instandhouding bedragen 4 tot 5 mln. Betaalt het Rijk ook daar geen cent aan mee?

Minister **Eurlings**: Wat het Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf betaalt, zal uit grondopbrengsten moeten worden terugverdiend, zo heb ik begrepen. Dat is geen staatssteun. Als wij een serieuze integrale afweging willen maken, is er heel veel voor te zeggen om Twente open te houden, zodat je nog keuzes hebt. Wij kunnen van mening verschillen over die keuzes; dat kan alle kanten op. Ik neem het provinciaal voorwerk heel serieus, maar kan mij nu nog niet binden omdat wij die afweging in den brede gaan maken. Daarom is er wel wat voor te zeggen dat wij nu niet voor een fait accompli worden geplaatst, omdat wij onszelf in de tussenperiode door de gebeurtenissen ter plekke de keuzevrijheid zouden ontnemen. Dat zou niet goed zijn.

De heer **Haverkamp** (CDA): De provincie heeft geanticipeerd op een wetsvoorstel dat door uw ambtsvoorganger is ingediend. De provinciale besluitvorming moet nog plaatsvinden. Wij hebben via dit amendement de mogelijkheid om het zelf te doen, want het is een nationale luchthaven. Stel dat men daar dolgraag wil doorgaan. Bent u dan bereid om het proces van hen over te nemen? Kunnen wij die toezegging van u krijgen?

Minister **Eurlings**: Zoals u van de minister van Verkeer kunt verwachten, probeer ik gezwinde spoed te maken met het opstellen van de nota inzake het luchthavenbeleid. Ik heb recentelijk nog een keer de ambitie van de heer Alders mogen vernemen. Ik heb groot respect en ben heel blij met de wijze waarop hij samen met de bewoners en de sector hierop ingaat. Hij wil echt wat maken van de moeilijke discussie over Schiphol op de middellange termijn. Ik zal in het goede contact met de provincie duidelijk maken dat ik met gezwinde spoed tot conclusies wil komen, samen met u. Het moet geen ellenlang proces worden, maar het moet duidelijk zijn dat een wet eerst hier moet worden vastgesteld voordat je conclusies kunt trekken. Het is evident dat de afweging die wij later gaan maken, decentralisatie of niet, van grote invloed is op hetgeen uiteindelijk in Twente gebeurt. Ik ga ervan uit dat dit bij de provincie ook goed wordt begrepen.

De heer Haverkamp heeft gevraagd hoe het besluitvormingsproces er uitziet. Ik begin met de besluitvorming over luchthavens van nationaal belang. Er was inspraak voor iedereen op de ontwerp-AMvB en op de MER conform de procedure van de Algemene wet bestuursrecht. Het amendement-Tang maakt voorhang mogelijk, zodat de Staten-Generaal kunnen reageren op

het ontwerp. Na advies van de Raad van State over de AMvB kan de algemene maatregel van bestuur worden vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat.

Dan kom ik bij de besluitvorming over luchthavens van regionaal belang. De inspraak voor iedereen op de provinciale verordening in ontwerp en de MER maakt het voor iedereen nadrukkelijk mogelijk om betrokken te zijn conform de procedure Algemene wet bestuursrecht. Een verklaring van veilig gebruik luchtruim wordt afgegeven door de minister van Verkeer en Waterstaat en de verordening wordt vastgesteld door provinciale staten. Ik kom dadelijk terug op amendementen die ter zake zijn ingediend.

De heer Haverkamp heeft mij gevraagd om de aanwijzingsbevoegdheid in geval van bovenprovinciale belangen toe te lichten. Hoe zal de afweging worden gemaakt bij ingrijpen? Bij bovenprovinciaal ingrijpen zal allereerst het gesprek plaatsvinden met de provincie om de wens duidelijk te maken. Wanneer de provincie niet op de wens wil ingaan, kan bij algemene maatregel van bestuur worden bepaald dat de provincie bepaald gebruik moet realiseren. Hierbij moet een zorgvuldige belangenafweging plaatsvinden. Dit dient ook in de toelichting zeer goed te worden onderbouwd.

Wanneer een luchthavenbesluit van een provincie ruimtelijke gevolgen heeft in een andere provincie, moet deze laatste provincie instemmen met het besluit. Hoe wordt in dit geval omgegaan met conflicterende belangen, bijvoorbeeld als de provincies Utrecht en Noord-Holland het niet altijd met elkaar eens kunnen worden over Hilversum? Zal de minister dan optreden als scheidsrechter of wordt er gekozen voor een zogenaamde "standstill", zo vroeg de heer Haverkamp. De provincies zullen allereerst zelf tot een oplossing moeten komen. Desnoods kan de minister van Verkeer en Waterstaat bij een bovenprovinciaal belang via een algemene maatregel van bestuur de totstandkoming van een luchthavenbesluit afdwingen. De Luchthavennota kan daarbij helpen als een toets om te bepalen wat precies dat bovenprovinciaal belang is. Die discussie zullen wij met elkaar moeten voeren. Je zult eerst moeten definiëren wat het nationale belang is dat je hecht aan de luchtvaart en hoe je dat systeem ziet. Op basis daarvan kun je ook een bovenprovinciaal belang bij de decentrale velden van een definitie voorzien. Maar goed, op die discussie komen wij binnenkort terug.

Hoe kan het zijn dat provinciale staten volgens het wetsvoorstel een luchthavenbesluit of -regeling vaststellen, maar dat zij die bevoegdheid aan gedeputeerde staten kunnen delegeren? Deze Kamer neemt zichzelf serieus en voor provinciale staten geldt naar mijn stellige overtuiging hetzelfde. Ik ga er dan ook van uit dat provinciale staten zo'n bevoegdheid, als ze die krijgen, met vol debat zullen invullen. Daar reken ik op. Als de Kamer nu van mij vraagt, te voorkomen dat provinciale staten dit mogen overdragen aan gedeputeerde staten, dan heb ik een probleem. Ik heb namelijk echt de bevoegdheidsverdeling van de Provinciewet in acht te nemen. De Provinciewet bepaalt in artikel 143 dat verordeningen door provinciale staten worden vastgesteld. In artikel 152 bepaalt de Provinciewet bovendien dat provinciale staten de bevoegdheid hebben om bevoegdheden over te dragen aan gedeputeerde staten. Het onderhavige wetsvoorstel kan onmogelijk verandering aanbrengen in de twee artikelbepalingen van de Provinciewet. Dit is de reden waarom ik het aanvaarden

## Eurlings

van het amendement van de heer Tang op stuk nr. 19 moet ontraden. Ik begrijp zijn bedoeling wel degelijk. Ik ga ervan uit, en zal deze opvatting uitdragen in mijn contacten, dat provinciale staten van de betreffende provincies zullen laten zien dat men de verantwoordelijkheid in alle openheid en in vol debat oppakt. Hoe die decentrale verantwoordelijkheid precies wordt vormgegeven, lijkt mij echt een punt om na verloop van tijd te evalueren.

De heer Madlener zei: neem dit wetsvoorstel terug, want het zit niet goed in elkaar. Ik denk dat dit wetsvoorstel niet teruggenomen moet worden. Dit vind ik met name omdat een aantal aspecten van deze wet sowieso moet gebeuren. Wij moeten de internationale veiligheidsregelgeving implementeren. Dat is niet alleen een must vanuit Europa, maar het is ook van belang voor de bescherming van onze burgers. Ook de gemoderniseerde normstelling voor geluid en externe veiligheid is van belang. Hetzelfde geldt voor de stroomlijning van procedures, waarop ik zo dadelijk terugkom. Daarbij komt het decentralisatievraagstuk. Mensen hebben gezegd dat het goed is dat dit kabinet een visie gaat maken. Ik ben daarvoor ook zeer gemotiveerd. Maar deze mensen willen datgene wat echt raakt aan het politiek denken uitstellen en daarover iets later met elkaar beslissen. Ik heb Teuge en Seppe genoemd en kan nog heel veel kleine veldjes noemen. Ik zie niet in waarom wij deze niet nu al zouden decentraliseren. Er is heel veel voor te zeggen om deze wet nu door te laten gaan, zeker met de toevoeging die de amendementen van de Kamer op het punt van de decentralisatie doen.

Een vergunning op basis van de Wet milieubeheer is niet mogelijk, omdat er ook elementen in zitten die algemeen verbindend zijn. De Wet milieubeheer regelt alleen het gebruik en niet de gevolgen voor de ruimtelijke ordening. Deze wet regelt rechtstreekse doorwerking. Dat is een beetje een juridische argumentatie, maar om deze reden is het niet op deze manier mogelijk met de Wet milieubeheer.

Begin 2008 zal ik de Kamer een rijksvisie op de ontwikkeling van de Nederlandse luchthavens aanbieden. Ik zeg dit hier nogmaals nadrukkelijk toe. Na Schiphol wordt in elk geval gekeken naar een aantal regionale luchthavens die een belangrijke rol kunnen vervullen. Ik heb goed begrepen dat de Kamer op deze rijksvisie aandringt en ik ben het volstrekt eens met de noodzaak die zij uitspreekt.

Om de schaarse luchtvaartcapaciteit op Schiphol goed te verdelen, moeten wij niet alleen bekijken wat er nog mogelijk is op Schiphol, maar ook op de regionale luchthavens. De mainport Schiphol is essentieel voor onze economie. Ook de regionale luchthavens kunnen een rol spelen in het faciliteren van deze belangrijke motor van de economie.

De rijksvisie is ook van belang bij het maken van goede keuzes voor de toekomst in een dichtbevolkt land, gelet op alle negatieve aspecten die aan de luchtvaart kleven. Daarbij gaat het niet alleen om het verdelen van de schaarse ruimte rond Schiphol, maar ook rond de regionale luchthavens. Er zullen dus keuzes moeten worden gemaakt. Daarin speelt de afweging rond regionale luchthavens hoe dan ook een belangrijke rol. Ik wil die samenhang graag met uw Kamer bespreken naar aanleiding van de rijksvisie. Daarin zal ook een uitspraak gedaan worden over de mogelijkheden van een of andere vorm van dat nationale luchthavensysteem. Ik zeg

u nogmaals toe dat wij hierover nog uit-en-ter-na zullen spreken en besluiten.

De heer **Haverkamp** (CDA): In mijn amendement heeft de minister straks de mogelijkheid om op basis van deze rijksvisie provincies aanwijzingen te geven. Ik zou graag van hem vernemen hoe sterk deze rijksvisie juridisch is. Gaat het om een structuurvisie?

Minister **Eurlings**: Ik kan mij voorstellen dat wij met spoed tot een beleidsdocument komen. Dit document moet nadrukkelijk een niet zozeer juridische, als wel beleidsinhoudelijke fundering zijn voor tal van juridisch bindende beslissingen die wij moeten nemen. Wij moeten beslissen over Schiphol, op de middellange en de lange termijn, en over het al dan niet decentraliseren. In dit kader kan ik mij voorstellen dat wij proberen deze nota vrij snel gereed te hebben. Een structuurvisie zou op dat vlak behoorlijk vertragend kunnen werken. Ik kan mij dus voorstellen dat wij hiervan afzien en begin volgend jaar een beleidsdocument presenteren, op basis waarvan wij dan met elkaar de lijn kunnen uitstippelen en bindende beslissingen in verschillende richtingen kunnen nemen.

Op de meeste luchthavens is er absoluut geen probleem met de maatschappelijke vluchten. Er is namelijk ook voor deze vluchten voldoende capaciteit beschikbaar binnen de standaardruimte. Geen vrees dus met betrekking tot concurrentie tussen maatschappelijke vluchten en het gewone verkeer. Heeft een luchthaven echt te weinig capaciteit voor dit soort gevoelige vluchten, dan kan een uitbreiding van de vergunning plaatsvinden of een ontheffing voor meer capaciteit worden gegeven. Maar dat zijn echte uitzonderingen. Ik denk dat echt niemand in een concreet noodgeval een ambulancehelikopter weigert op basis van de geluidsruimte; dat zal in de Kamer van links tot rechts geen punt zijn. Maar dat zijn echte uitzonderingsgevallen. Bij de meeste luchthavens zal dit probleem zich niet voordoen.

Voor regeringsvluchten geldt trouwens exact hetzelfde. Ik wil regeringsvluchten niet in dezelfde categorie als ambulancevluchten of andere maatschappelijke vluchten onderbrengen. De Kamer is op de hoogte van het probleem bij Rotterdam. Dit zit hem vooral in de toch al zeer gebrekkige ruimte bij Rotterdam en de moeilijke ligging van de luchthaven, in combinatie met de sluiting van vliegbasis Valkenburg. Ik heb gedeputeerde Van Heijningen gevraagd om à la Hans Alders het gesprek met de regio aan te gaan en ik heb vertrouwen in zijn aanpak. Het zou een win-winsituatie moeten worden, waarbij voorkomen wordt dat je iedere keer door de geluidsruimte gaat. Daarbij mag de Kamer in de toekomst van mij verwachten dat ik als eerstverantwoordelijk minister eenieder zal vragen zeer prudent gebruik te maken van het regeringstoestel. Maar er moet wel een mogelijkheid zijn om met beperking van overlast enige ruimte te bieden. Ik vertrouw erop dat de gedeputeerde een win-win-winsituatie kan bewerkstelligen en ik hoop de Kamer hierover zeer spoedig te berichten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik schrik me rot. Begrijp ik nou goed dat u toch extra ruimte op Rotterdam wilt toestaan voor regeringsvluchten in plaats van die vluchten in te passen in de toch al vrij forse ruimte voor vliegverkeer aldaar?

## Eurlings

Minister **Eurlings**: Ik kan niet vooruitlopen op de conclusies van de heer Van Heijningen. Ik ga ervan uit dat hij probeert een win-win-winsituatie te bewerkstelligen. Daarbij wint iedereen, is er een behoorlijk voordeel voor de omwonenden, en krijgt hij de regio op één lijn. Ik ga ervan uit dat dat proces tot een voor eenieder bevredigend antwoord leidt. Maar uiteindelijk zal de Kamer er net als bij de Alderssystematiek weer over spreken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Bij de Alderstafel is die win-win-winsituatie niet gelukt. De vraag is of het hier lukt. Het lijkt mij goed dat u vanuit de politiek een onderhandelingskader meegeeft. Dat kader moet zijn: geen extra herrie in Rotterdam en probeer binnen dit kader maar tot een oplossing te komen.

Minister **Eurlings**: Ik vind dat er wel degelijk sprake is van een win-win-winsituatie, waarmee ik betrokkenen nogmaals complimenteert. Ik vind het groots wat is bereikt. Het is uniek dat bewoners echt gemotiveerd zijn om samen met de sector na te denken en niet langs de zijlijn te blijven staan. Ik heb zeer veel bewondering voor het feit dat de heer Alders daar veel tijd en energie in steekt. Wat Rotterdam betreft, is duidelijk dat wij daar vanwege de gevoeligheid van de materie tegen de randen zitten. Verder is duidelijk dat het niet zozeer om KBX-vluchten gaat, maar dat er veel meer aan de hand is in Rotterdam. Het gaat om zakelijke vluchten in de nacht, om militaire vluchten, om uitzettingsvluchten en om commerciële vluchten die heel vaak na het begin van de nacht nog lawaai maken, omdat zij te laat binnen komen. Met name de laatste categorie levert heel veel overlast op. Met een heel brede opdracht, zonder beperkingen mijnerzijds, heb ik de heer Van Heijningen de ruimte gegeven om een open gesprek met de regio aan te gaan. Wat de oplossing ook wordt, het moet er één zijn die wordt gedragen door de regio. Ik heb daarvan de positieve effecten gezien bij de inzet van de heer Alders, en ik vind dat dat getel op de gevoeligheid van Rotterdam een meerwaarde kan hebben. Maar nogmaals, ik vind het te ver gaan om te gaan bedenken wat er gebeurt als dit of als dat voorkomt. Ik kan de Kamer hier heel snel over berichten, waarna wij hier verder kunnen praten over Rotterdam Airport.

De heer **Madlener** (PVV): Kunnen vluchten voor het vervoer van vitale organen of van patiënten die in levensgevaar verkeren niet gewoon buiten de geluidsruimte worden geplaatst en op voorhand worden vrijgesteld?

Minister **Eurlings**: Daar kunnen wij aan toe komen als andere oplossingen problematisch zijn. Ik houd dat in de gaten. Zolang het in de praktijk geen probleem is, omdat het gemakkelijk binnen de ruimte kan worden opgevangen, zie ik geen noodzaak om bureaucratische uitzonderingsregels te gaan verzinnen. Tot het moment dat wij echt in de problemen komen, is dat niet aan de orde. Maar als de situatie verandert, is dat wel degelijk een optie. In de nog op te stellen nota over het luchthavenbeleid kunnen wij dit nog eens tegen het licht houden. U hebt een punt dat wij die gevoelige vluchten altijd moeten laten plaatsvinden.

De heer **Roemer** (SP): Waarom wijken regeringsvluchten naar Rotterdam niet gewoon uit naar Amsterdam?

Minister **Eurlings**: Allereerst omdat daar ook mensen wonen die ook niet graag vliegverkeer in de nacht hebben. Amsterdammers zijn, net als Rotterdammers, ook mensen. Er wordt al heel veel uitgeweken naar Amsterdam. Het gaat dit jaar om enkele KBX-vluchten, en om veel meer militaire en zakenvluchten. Wij moeten dat probleem in zijn totaliteit bekijken en bezien hoe wij overlast kunnen tegengaan, zonder dat wij een buitenlandse regeringsleider de toegang tot ons luchtruim weigeren. Het is wat passen en meten, maar de regio heeft zelf aangegeven het belang van een bepaalde marge in te zien, zij het dat het eerste voorstel te ver gaat. Ik vind dat een heel waardevolle exercitie. Wij hebben straks allemaal het recht om daarover ons oordeel te vellen.

De heer **Tang** (PvdA): Er wordt gesproken over extra ruimte voor de nachtvluchten van de regering. Maar is het omgekeerde ook bespreekbaar, namelijk dat er geen extra ruimte komt? Ik hecht zeer aan deze vormen van overleg, maar dan moeten ze wel open zijn, wat kan leiden tot een win-winsituatie. Is er ook een mogelijkheid dat er geen extra ruimte komt?

Minister **Eurlings**: De heer Van Heijningen heeft alle vrijheid gekregen om te kijken hoe hij in de regio draagvlak kan krijgen. Het heeft geen enkele zin om hem op pad te sturen met een bepaalde conclusie. Nogmaals, ik kom hier heel snel op terug.

Over Niederrhein en Geilenkirchen het volgende. Het wetsvoorstel inzake buitenlandse luchthavens zal eind van dit jaar door VROM ter advisering aan de Raad van State worden aangeboden. Naar verwachting zal het in de eerste helft van 2008 bij deze Kamer worden ingediend. Dat proces loopt dus.

Graag verneemt de heer Haverkamp van de regering of zij met hem van mening is dat het redelijk en billijk zou zijn om ten minste een aan RELUS gelijkwaardig opheffingsverbod en een gelijkwaardige rechtspositie aan de General Aviation toe te kennen. Wij voelen er als regering op dit moment niet voor om een generieke regel in te stellen. De aanwijzingsbevoegdheid en de toets door het Rijk lijken voor de toekomst voldoende instrumenten te geven om een minimum aan les-capaciteit te garanderen. Het is een praktische afweging; als er echt een probleem komt, is er een moment dat wij echt gaan anticiperen. Zolang het niet zover is, zou ik zeggen: let's keep it simple. Het dossier is al complex genoeg. Maar het punt dat de heer Haverkamp maakt is van belang en wij zullen de vinger aan de pols houden.

Gevraagd is of het toetsingskader regionale luchthavens een structuurvisie wordt analoog aan de oude PKB. Expliciet is afgezien van een verplichte PKB en van een structuurvisie, want als die weg wordt belopen, zal er sprake zijn van dubbele procedures met evenzoveel kans op zeer lange besluitvormingsprojecten. De rijkvisie zal dus globaal van aard zijn. Het is meer een fundering voor wetgevende beslissingen die wij snel moeten maken. Ze leent zich daarom zelf niet zozeer voor de status van PKB of structuurvisie. Als in de rijkvisie sprake is van grootschalige uitbreiding met ruimtelijke gevolgen, is het logisch dat in zo'n geval een structuurvisie wordt gemaakt en dan gelden daarvoor de

## Eurlings

bepalingen die in de Wet ruimtelijke ordening zijn opgenomen. Daarmee is ook de betrokkenheid van de Kamer en de minister van VROM vastgelegd.

Het amendement op stuk nr. 11 heeft tot doel een toets voor rijksbeleid te laten plaatsvinden, waarbij provinciale staten bij de vaststelling van een luchthavenbesluit het beleid in acht hebben te nemen dat door de minister van V en W over luchthavens is vastgelegd. Veel woordvoerders van uw Kamer hebben de noodzaak hiertoe uitgesproken. De regionale vrijheid kan vooral goed tot haar recht komen als er bepaalde overkoepelende, landelijke kaders zijn. Ik vind het daarom een goed amendement en stel de Kamer in het kader van een snelle procedure dan ook voor om het over te nemen.

De **voorzitter**: Het amendement-Haverkamp (stuk nr. 11) is overgenomen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb nog de vraag gesteld hoe dat amendement precies moet worden geïnterpreteerd. Wat is het karakter van het beleid dat geacht wordt te worden overgenomen? Kan dat ook het beleid zijn uit zo'n rijksvisie? Heeft dat dan ook doorwerking? Moet het in de structuurvisie in de vorm van een besluit vastgelegd zijn?

Minister **Eurlings**: Het kan wel degelijk zijn dat wij bij de discussie rond de nota luchthavenbeleid nog additionele kaders vinden, waarmee wij de decentralisatie willen omlijsten. Bij de visie over decentraliseren gaat het ook om de voorwaarden. In zijn algemeenheid zou de overgang naar regionaal noch een verruimende, noch een beperkende werking dienen te hebben. Het gaat meer om de flexibiliteit om op regionaal niveau de afwegingen te maken. Maar ik kan mij voorstellen dat wij daarover uit-en-ter-na spreken op het moment dat wij afwegen of, en zo ja, welke grotere regionale luchthavens wij zullen decentraliseren. Dan spreken wij over wat het betekent en hoe wij een en ander afgrenzen. Die discussie hebben wij nu uitgesteld. Wij zullen eerst spreken over de nota luchthavenbeleid en dan lijkt mij die discussie op haar plaats. Respectvol gezegd, voor Teuge en Seppe lijkt mij dat wij de decentralisatie nu zouden kunnen laten plaatsvinden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat mij er juist ook om dat u in uw luchtvaartvisie iets zegt over wat van belang is voor Teuge en Seppe. Wij hebben gesproken over de noodvluchten. Stel daar komt iets over of daar wordt iets van gevonden. Is dan wat straks in die luchtvaartvisie staat het beleid wat de provincies waarin Teuge en Seppe zijn gelegen, of andere provincies, vanaf dat moment in acht hebben te nemen? Of is er dan hier nog nadere besluitvorming nodig, bijvoorbeeld een structuurvisie parallel met de nieuwe Wet ruimtelijke ordening of een andere die deze doorwerking heeft? Daarnaast ben ik op zoek. Welk type beleid heeft die doorwerking?

Minister **Eurlings**: Toen dit wetsvoorstel naar de Kamer werd gestuurd, was het uitgangspunt van de regering dat de nationale kaders heel veel waarborgen bezitten mocht tot decentralisatie worden overgegaan. Als de Kamer of de regering op basis van de afwegingen in het kader van de nota luchthavenbeleid meent dat er meer nodig is, dan staat het ons altijd vrij om de wet verder te

verrijken met extra kaders. Ik vind hier de principeuitspraak van belang – daar gaat het amendement over – dat de toets rijksbeleid plaatsvindt en dat dit heel nadrukkelijk het kader is.

Gevraagd is of de nieuwe wetgeving helihavens mogelijk maakt en of ik met beleid kom ten aanzien van helihavens. De RBML bevat de mogelijkheid voor provincies om ten aanzien van helihavens besluiten te nemen. Zij kunnen daarbij een eigen beleidsafweging maken. In de huidige wet is die beleidsafweging niet mogelijk. Indien het gebruik veilig kan zijn, kan een vergunning worden afgegeven. Provincies kunnen in het regionaal beleidsplan beleid opnemen ten aanzien van de wenselijkheid van helihavens, bijvoorbeeld verspreid of op één locatie bij een heel groot bedrijventerrein. Het Rijk kan het beleid ten aanzien van helihavens opnemen in de nota luchthavenbeleid en daaraan conclusies verbinden. Ook deze discussie zal dus ongetwijfeld weer worden hernomen.

Het luchtruim wordt niet gedecentraliseerd. Ik zorg voor één luchtruim, dus geen twaalf provinciale vergunningen. Sterker nog, ik heb in het AO over de Transportraad hedenochtend gezegd dat wij in Europa nog een hele slag naar een meer eenduidige benadering moeten maken, waarbij het luchtruim voor de burgerluchtvaart meer ruimte moet krijgen en in ieder geval efficiënter kan worden benut. Dat vergt betere afstemming met de andere landen ten aanzien van het defensiegebruik. Dat zou al heel snel tot 10% minder brandstofgebruik en dus milieuschade kunnen leiden bij een gelijk aantal vluchten.

De heer Van der Staaij heeft gevraagd naar de administratieve lasten voor de provincie. Uit de Actal-toets die is uitgevoerd bij het opstellen van het wetsvoorstel blijkt dat er juist geen sprake is van toename van die lasten. Eerder het tegengestelde is het geval. Juist het schrappen van onder andere dubbele procedures zorgt volgens Actal voor een vermindering van de lasten. Dus die vrees kan ik bij de heer Van der Staaij wegnemen.

De heer Cramer heeft gevraagd naar de stand van zaken van het onderzoek naar uitplaatsing naar Lelystad. Er is een verkennend traject gestart naar de langetermijnontwikkeling van Schiphol en de mogelijkheden van uitplaatsing. In het kader van dit project kom ik binnen enkele weken richting de Kamer met een probleemanalyse. Vervolgens zal ik de Kamer eind 2007 of begin 2008 informeren over de resultaten van de verkenning naar de overloop naar Lelystad, waarbij ook naar andere regionale luchthavens zal worden gekeken, conform het bepaalde in het coalitieakkoord.

Wat de rol van de Tweede Kamer betreft, wens ik nadrukkelijk het volgende te stellen. Ik heb de Kamer in eerste termijn goed beluisterd. De rol die zij voor zichzelf ziet, is bepaald geen vrijblijvende. Ik ben blij met deze insteek en neem die dan ook zeer serieus in onze afweging. Door middel van amendementen, onder andere van de heer Haverkamp, is aangegeven dat er ten aanzien van het besluit nationaal of regionaal eerst een voorhang bij de Kamer komt. Daar ben ik het mee eens. De rijksvisie zal een globaal karakter hebben. Zijn er specifieke gevallen waarbij er uitspraken worden gedaan over mogelijke grootschalige uitbreidingen, dan zal er een op die mogelijke gevallen toegesneden besluitvorming zijn. In dat soort gevallen kan ik mij goed voorstellen dat er ook een structuurvisie komt waarbij ook de rol

## Eurlings

van de Kamer is gewaarborgd. Ik neem dat dus zeer serieus.

Over de vraag nationaal en decentraal wil ik ook nadrukkelijk met het IPO spreken, zeker als er ten aanzien van decentralisatie inhoudelijke koerswijzigingen komen in vergelijking met het verleden. Ik vind overigens dat de provincies in het dossier RBML veel lof verdienen. In het verleden waren er veel kritische geluiden over het kennisniveau bij provincies. Niet altijd terecht, moet ik zeggen, want provincies zijn natuurlijk wel degelijk ervaren als het gaat om vergunningen en het invullen van de rol als gebiedsregisseur. In kennisoverdracht van Rijk naar provincies is de afgelopen jaren heel veel geïnvesteerd. Ook diverse partijen uit de luchtvaartsector hebben daaraan een grote bijdrage geleverd. Naast kennisoverdracht is een van de producten van die investering een website over regionale en kleine luchthavens, waarop elke omwonende of belanghebbende kan zien wat er rond die luchthaven speelt, wat de milieuruimte is en wat de ruimtelijke beperkingen zijn. Dit soort actieve voorlichting van onderop spreekt mij zeer aan.

Zijn de regionale overheden inmiddels voldoende in staat om die rol op te pakken? Die vraag hebben sommigen van u gesteld. Zouden zij het nu kunnen? Provincies hebben experts op het gebied van milieu, ruimtelijke ordening en handhaving. Al enkele jaren zijn wij samen met de provincies bezig overdracht van specifieke luchtvaartkennis vorm te geven. Daar is ook de sector bij betrokken. Daarnaast wordt in samenwerking met de provincies gewerkt aan een digitaal informatie-systeem. Via websites kunnen procedures worden gevolgd. Ik zeg nadrukkelijk toe dat in de overgangperiode het ministerie van Verkeer en Waterstaat de provincies nadrukkelijk zal begeleiden en faciliteren. Dat was een vraag die door velen van u is gesteld. Ik zeg u dat hier heel nadrukkelijk toe. Ik heb lof voor de manier waarop het IPO dit heeft vormgegeven en kan zeggen dat provincies en de regionale overheden over het algemeen goed zijn voorbereid op hun taken door een uitgebreid programma van kennisoverdracht.

De heer **Roemer** (SP): De Nederlandse Vereniging van Luchthavens heeft juist op dit punt haar zorg uitgesproken, met name vanwege de inperking van het ambtelijk apparaat op het ministerie, dat nu blijkbaar al aan de gang is. U deelt die kritiek dus niet?

Minister **Eurlings**: Mijn ambtelijk apparaat ondergaat inderdaad een stevige taakstelling: lean and mean, minder bureaucratie. Daar heb ik in deze Kamer bij andere debatten veel ondersteuning voor gezien. Ik sta echter voor de kwaliteit van mijn apparaat. Wij zijn in staat om dit vorm te geven. Dat ik hier voor the record toezeg dat wij in de overgangssituatie zullen faciliteren en begeleiden, zeg ik vanuit de overtuiging dat wij dat kunnen. Ik zeg het ook om extra zekerheden te stellen tegenover de vrees, die altijd bij een overgang wordt gevoeld, of het wel goed zal gaan.

De commissies regionaal overleg moeten een brede samenstelling hebben. Dat is essentieel voor het succes van zo'n commissie. Exploitanten, gemeenten en luchtverkeersleiding moeten er sowieso in zitten. Overige deelnemers kunnen provinciaal worden toegevoegd. Ik spreek hier nadrukkelijk uit dat een brede samenstelling van belang is. Ik vind alleen wel dat als die commissies

er komen, regionaal moet worden bekeken wie daar precies in komen te zitten en hoe het vorm wordt gegeven. Wij hebben zelf de discussie gehad over de Alderstafel, waarvan sommigen uwer vonden dat met de CROS op dat moment niet alle platforms voldoende waren vertegenwoordigd. Die discussie hebben wij hier gehad. Ik constateer tot mijn vreugde dat de heer Alders intussen erin is geslaagd de platforms er veel nadrukkelijker bij te betrekken. Ik vind ook dat regionaal zo'n gedachtewisseling moet kunnen plaatsvinden. Daarom zal ik heel nadrukkelijk uitstralen dat de milieubeweging, maar ook de Kamer van Koophandel vertegenwoordigd moeten zijn. Ik zou het vervolgens wel aan de provinciale overheid zelf willen laten hoe zij dat precies vormgeven. Dat lijkt mij ook de kracht van de decentralisatie.

De heer **Roemer** (SP): Als u het van zo'n groot belang vindt dat de juiste personen en instellingen vertegenwoordigd zijn, ook gezien het draagvlak, waarom wilt u dan toch het risico lopen dat provincies, om welke reden dan ook, zeggen dat zij die instellingen erbuiten laten, omdat zij er alleen maar last van hebben? Als wij met elkaar vinden dat draagvlak en een brede samenstelling van essentieel belang zijn, kunt u volgens mij het amendement dat ik op dat punt heb ingediend, gewoon overnemen.

Minister **Eurlings**: Ik steun uw lijn, maar als je decentraliseert, moet je niet op de stoel van de provincies gaan zitten. Als ik zou verplichten dat er minstens één milieuorganisatie als rechtspersoonlijkheid bij moet zijn, dan moet ik ook verplichten dat er minstens één van de Kamer van Koophandel bij zit. Voor je het weet, heb ik dan iedere regionale commissie van hieruit ingevuld. Dat vind ik afbreuk doen aan het proces. Ik heb echt het gevoel – ik acht ons samenzijn zeer hoog – dat de maatschappelijke krachten op het provinciale niveau vrij goed georganiseerd zijn. Zij kunnen ook een gedeputeerde of de provinciale staten echt het vuur aan de schenen leggen. Ik heb ook het gevoel dat uw partij provinciaal heel stevig is vertegenwoordigd, dat andere partijen heel stevig zijn en dat ze zeer mondig zijn in het bepleiten van een brede vertegenwoordiging in zo'n commissie. Ik vind het zeer moeilijk om dat van hieruit in te vullen.

De heer **Roemer** (SP): Misschien is dat een van de redenen waarom zij ons er op diverse plekken echt uit hebben gehouden. U kent waarschijnlijk zelf de praktijk. Daar waar het om Kamers van Koophandel gaat, het bedrijfsleven, zal het nooit een probleem zijn om die mensen aan tafel of uitgenodigd te krijgen. Juist daar waar de kritische houding zit, daar waar er een breder kader is om er heel goed naar te kijken – in dit geval de milieuwetgeving – zie je dat er vaak wordt geprobeerd om die groeperingen en instellingen eruit te houden. Juist om te garanderen dat er een evenwichtige commissie bestaat en dat daarmee kan worden gesproken van een breed draagvlak, vind ik het van groot belang dat wij die richtlijnen en die kaders hier vaststellen. Daarom blijf ik erbij dat het amendement van zeer groot belang is voor de wijze waarop wij met deze wet zullen omgaan.

Minister **Eurlings**: Ik snap uw punt en ik deel uw ambitie voor die brede vertegenwoordiging. Ik heb een groot

## Eurlings

vertrouwen dat men provinciaal die afweging goed kan maken. In mijn buurt heb ik dat gezien. Wij hadden de afweging over de oost-westbaan voor het vliegveld Maastricht. Dat was een zeer moeilijke discussie die tientallen jaren duurde en die uiteindelijk in 1999 is beslecht. "Wij gaan het niet doen", is toen gezegd. Hoewel dit totaal niet in het belang van de provincie was, waren de contacten met de Vereniging Geen Uitbreiding Vliegveld Beek innig, over vele jaren heen. Ik heb niet het idee dat een brede vertegenwoordiging niet van de grond zou komen en ik heb ook niet het idee dat partijen die toevallig in de oppositie van hun provinciale staten zitten, niet zeer "vocaal" kunnen zijn. Ik heb er dus gewoon vertrouwen in. Ik deel uw richting, maar ik vind het door mij vastpinnen van juist één aspect dat er zeker in moet zitten, geen manier om te decentraliseren. Daarom ontraad ik het aannemen van het amendement, maar ik lig met u op één lijn wat de brede samenstelling betreft. Ik verschil alleen met u van mening over de manier waarop wij die moeten bereiken.

De heer **Tang** (PvdA): Ik wil het niet hebben over de milieuorganisaties, maar over de omwonendenorganisaties. Het is niet vanzelfsprekend dat de omwonenden georganiseerd zijn. Neem het voorbeeld van Schiphol. Reden waarom wij positief zijn in zake Schiphol is de Alderstafel en de deelname van omwonendenorganisaties daaraan. Al jaren zijn de omwonendenorganisaties zelden of nooit erbij betrokken. Wij zijn beiden enthousiast over de Alderstafel en ik ben persoonlijk ook enthousiast over het globemodel. Daarbij zitten in ieder geval omwonenden aan tafel. Moeten wij dit model niet uitdragen naar de rest van Nederland? Zouden omwonendenorganisaties niet juist aan tafel moeten zitten, zeker gezien het feit dat zij zich niet makkelijk kunnen organiseren?

Minister **Eurlings**: Jazeker. Ik vind dit een goed punt en ik ben echt bereid om in de communicatie met de provincies nadrukkelijk de Alderstafel als voorbeeld te noemen hoe het goed functioneert. Wij hebben lessen geleerd, de Alderstafel is steeds beter geworden. Wij zien daar de omwonenden, de milieubeweging, de sector en de economie. Wij stellen ons zoiets voor op regionaal niveau. Wij kunnen dit gewoon aanreiken om te laten kijken hoe het daar functioneert. Wij kunnen vervolgens zelf evalueren of die handschoen op een goede manier wordt opgepakt, waarbij in de eerste plaats daar een stukje regionale verantwoordelijkheid ligt en wij zelf kijken hoe onze decentralisering uitwerkt. Die handschoen neem ik graag op en communiceer ik graag aan de decentrale overheden: de Alderstafel als een schoolvoorbeeld van hoe het zou kunnen.

De **voorzitter**: Mijnheer Tang, met het oog op de tijd lijkt het mij niet dat wij nog door moeten gaan met interrumpen. Ik stel de minister voor om de laatste amendementen van commentaar te voorzien.

Minister **Eurlings**: Ik zal er dus heel snel doorheen moeten. De procedures zijn nog even van belang. Zonder in detail te treden, wij weten allemaal dat de luchtvaartprocedures uiterst lang en stroperig zijn. Eerst moet er een PKB zijn met een MER, dan een nieuwe MER voor de aanwijzing, vervolgens bestuurlijk overleg, daarna een ontwerpbesluit met inspraak, bezwaar en beroep en als

dat alles in een keer goed gaat, kan er een definitief besluit volgen. De afgelopen twintig jaar is het Rijk bezig geweest met het nemen van besluiten over luchthavens en het vaststellen van geluidszones. In sommige gevallen heeft dit redelijk snel kunnen leiden tot besluitvorming. Ik zeg echter tegen de heer Tang, die hiervan nadrukkelijk een centraal punt in zijn inbreng heeft gemaakt, dat de huidige besluitvorming vaak tot zeer veel stroperigheid heeft geleid. De luchthaven Eelde weet bijvoorbeeld al twintig jaar niet of de baanverlenging wel of niet kan doorgaan. Ook in Maastricht is de procedure niet afgerond, hoewel al in 1999 is besloten om de oost-westbaan niet aan te leggen. Toch lopen die procedures steeds maar door. Sommige kleine luchthavens, bijvoorbeeld Hilversum, hebben nog steeds geen definitieve geluidszones. Die onduidelijkheid is ongewenst. Ik denk dat dat voor iedereen evident is. Met dit wetsvoorstel verdwijnen dubbele procedures, gaan besluiten direct doorwerken in bestemmingsplannen en verdwijnt de beroepsmogelijkheid tegen een vastgesteld besluit. Ik kom straks terug op de amendering door de heren Tang en Duyvendak.

Daarna volgen het advies van de Raad van State en de bespreking in de Tweede Kamer. Voor een luchthaven van regionaal belang zijn er ook een MER, als er effecten buiten het terrein zijn, én een provinciale verordening, beide met inspraak volgens de AWB. Daarna is er de vaststelling van de verordening door provinciale staten. In beide gevallen is het sluitstuk natuurlijk dat men naar de burgerlijke rechter kan gaan. Dat is een heel zorgvuldige gang van zaken, waarbij de rechtsbescherming goed is gewaarborgd. Qua procedures betekent dit een aanzienlijke versnelling van de besluitvorming. Veel belangrijker is eigenlijk dat een luchthaven en zeker ook de omgeving niet jarenlang meer hoeven te wachten op duidelijkheid.

Er zijn op dit punt twee amendementen, het amendement op stuk nr. 18 van de heer Tang en het amendement op stuk nr. 22 van de heer Duyvendak over rechtsbescherming. Wat het amendement op stuk nr. 22 van de heer Duyvendak betreft: ik heb zelf als Kamerlid de behandeling van de Schipholwet meegemaakt. Wij vonden toen dat er heel veel te zeggen was voor de lijn die toen getrokken is. Ik kan mij nog herinneren waarom minister Netelenbos dat voorstelde en waarom een brede meerderheid in de Kamer, variërend van de heer Te Veldhuis van de VVD tot aan Rob van Gijzel van de PvdA, die lijn hebben gesteund. Dat is precies de lijn die de heer Tang hier heeft aangegeven: na heel veel discussie komt er na alle inspraak op een gegeven moment een besluit, zonder dat je weer jarenlang de vertraging in gaat. Dit kabinet heeft snelheid van besluitvorming als credo. De premier heeft hier lovenswaardige woorden gesproken over de aanstaande commissie-Elverding. Ik zou het dan een stap in de andere richting vinden als wij de lijn van mijn ambtsvoorganger mevrouw Netelenbos onderuit zouden halen. Ik ben daar dus niet voor.

De heer Tang redeneert vanuit de huidige situatie. Ik probeer hem daar echt in te volgen. Hij zegt: als je het zomaar zou omklappen, zou de situatie voor heel veel luchthavens behoorlijk veranderen. Ik wil daarin meedenken. Ik heb daarbij het laatste interruptiedebatje tussen de heer Tang en de heer Haverkamp in mijn achterhoofd. Een essentieel verschil tussen de besluiten van het Rijk en de provincie is de rol van de Raad van

## Eurlings

State. Die rol is er namelijk alleen bij rijksbesluiten. De Raad van State fungeert daarbij niet als rechter, maar als toezienaar op de juridische zorgvuldigheid. Er is daarom veel voor te zeggen om bij besluiten van de provincie wel degelijk een beroep bij de rechter mogelijk te maken, want de Raad van State speelt daarbij geen rol. Bij besluiten van het Rijk zou ik mij kunnen voorstellen dat je dat niet doet, omdat de Raad van State daar wel degelijk uitdrukkelijk en zorgvuldig naar kijkt. Als je besluit om een luchthaven nationaal te houden, is dat meer in lijn met de benadering ten aanzien van Schiphol.

Ik zou mij dus kunnen voorstellen dat wij een tweeslag maken. Als wij gaan decentraliseren, hebben wij wel degelijk die beroepsmogelijkheid en die procedure, maar als wij ervoor kiezen om een luchthaven of enkele luchthavens definitief nationaal te houden, doen wij dat niet. Dat lijkt mij tegemoet te komen aan twee richtingen: aan de ene kant het overeind houden van alle mogelijkheden daar waar de Raad van State geen rol heeft en aan de andere kant bij de regionale luchthavens van nationaal belang dezelfde lijn trekken als bij Schiphol. Dat zou in deze belangrijke discussie een goed evenwicht zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De "Raad van State" is inderdaad één naam, maar ik heb de indruk dat u nu iets door elkaar haalt. U weet immers dat de Raad van State nadrukkelijk twee heel verschillende functies vervult waar zelfs een dikke muur tussen is gezet, namelijk de advisering bij wetgeving – dat doet de Raad van State nu ten opzichte van het Rijk – en de bestuursrechtelijke kant van de Raad van State. Dat laatste is echt iets heel anders. Het ene is richting de volksvertegenwoordiging en het kabinet – dus de wetgever – en het andere is richting burgers. Het heeft helemaal niets met elkaar te maken.

Minister **Eurlings**: Ik vind dat het wel degelijk met elkaar te maken heeft. Het is namelijk een waarborg van de zorgvuldigheid van de afweging die wij uiteindelijk met elkaar maken. Die waarborg hebben wij wel bij afwegingen op nationaal niveau, maar die verlies je als je naar het regionale niveau gaat. Ik ben zeer goed in staat om het advies een nadrukkelijke rol te laten spelen. Bij luchthavens van nationaal belang is er, conform de Algemene wet bestuursrecht, inspraak voor iedereen op de ontwerp-AMvB en de MER. Ik ga mee in het amendement op stuk nr. 18 van de heer Tang over de voorhang. De Staten-Generaal kan zo reageren op het ontwerp. Ik vind dat een goede toevoeging.

Na het advies van de Raad van State op het AMvB is de vaststelling daarvan aan de orde. Dit is een zorgvuldige volgorde. Bij het debat over Schiphol heeft een Kamermeerderheid gezegd dat voorkomen moet worden dat het tien jaar duurt voordat er duidelijkheid is. Dat was bij Eelde immers het geval. Als wij besluiten dat Lelystad van nationaal belang is, zou het raar zijn om daar tien jaar onduidelijkheid toe te staan. Dat is een vreemde benadering in het licht van één luchthavensysteem met enkele polen.

De **voorzitter**: U neemt het amendement op stuk nr. 18 van de heer Tang over?

Minister **Eurlings**: Ik vraag de heer Tang om zijn amendement op stuk nr. 18 aan te passen. Bij luchthavens

vens die worden geregionaliseerd moet er een extra mogelijkheid van bezwaar en beroep komen. Bij luchthavens die als nationaal worden aangeduid, moet de lijn van Schiphol worden gevolgd. Dat is een perfecte balans. In een zodanig gewijzigd amendement kan ik mij vinden. Ik wil ook het amendement op stuk nr. 20 over de voorhangprocedure overnemen.

De **voorzitter**: Het gaat dus om het amendement op stuk nr. 20 en om een nog aan te passen amendement op stuk nr. 18.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dit gaat mij te snel. Ik verzet mij tegen het overnemen van het amendement op stuk nr. 18. Ik wil eerst de aanpassing zien.

De **voorzitter**: De goede volgorde is inderdaad: eerst aanpassen en dan overnemen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister en ik hebben een verschil van mening over de rol van de Raad van State. Dat vechten wij op een ander moment uit. De Kamer heeft een voorhang bij wijzigingen van het besluit over het luchtverkeer. Dan ligt er nog geen advies van de Raad van State. Dat advies komt pas als de voorhang gepasseerd is en de minister een besluit moet nemen. De Kamer kan het advies van de Raad van State dus niet bij een besluit betrekken. Dat moet de minister toch willen veranderen?

Minister **Eurlings**: Dat is de procedure die bij Schiphol geldt. Die moet dus ook gelden bij andere nationale luchthavens. Ik ben bereid om te bezien of er nog enige rek mogelijk is. Ik betwijfel dat echter. Dit is de standaardprocedure, waarbij overigens iedereen volledige inspraak heeft op de ontwerp-AMvB en de MER. De Kamer baseert het standpunt bij de voorhang nadrukkelijk ook op die inspraak.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Inspraakmogelijkheid en parlementaire betrokkenheid zijn wat anders dan bestuursrechtelijke bescherming. Ik waardeer het dat de minister voor een deel aan de bezwaren tegemoetkomt. Voor de kleinere luchthavens wil hij de bestuursrechtelijke procedure behouden. In mijn termijn heb ik gesproken over het onderzoek naar de keuze tussen de gang naar de rechtbank en vervolgens de Raad van State of de gang naar de Raad van State in eerste en enige aanleg.

Minister **Eurlings**: Ik bekijk die afweging nog eens. Als het nationale systeem ook geldt voor bijvoorbeeld Lelystad is mijn hoofdlijn dat ellenslange procedures moeten worden voorkomen. Met dergelijke procedures hebben wij bij Schiphol immers net afgerekend. Bij de regionale luchthavens is er veel voor te zeggen, een extra beroepsmogelijkheid open te houden. De Raad van State heeft daar immers op geen enkele wijze betrokkenheid mee.

Wij gaan bij de nota luchthavenbeleid uit-en-ter-na in op welke luchthavens gedecentraliseerd moeten worden. Ik zeg toe alle mogelijkheden binnen de nationale benadering op een rijtje te zetten. Ik zal daarbij de beste optie aangeven. Maar mijn lijn op dit moment blijft dus dat als voor Schiphol een bepaalde lijn wordt gekozen en als ervoor wordt gekozen om een regionale luchthaven

## Eurlings

van nationaal belang te maken, wel dezelfde benadering moet worden gekozen, omdat het anders wel een raar figuur wordt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Dat erken ik, maar ik zou nog graag een nadere reactie horen, het kan ook schriftelijk, op het door mij genoemde recente onderzoek waarover de Staatscourant berichtte naar juist de bestuursrechtelijke rechtsbescherming rondom dit soort procedures.

Minister **Eurlings**: Als wij deze lijn inzetten en die knip kunnen maken, dan zeg ik u van ganser harte toe dat ik bij de nota luchthavenbeleid terugkom op de totale afweging van wat wel of niet wordt gedecentraliseerd. U zult dat schriftelijk toegestuurd krijgen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Er komt waarschijnlijk een gewijzigd amendement-Tang. Krijgen wij daar voor de stemming nog een schriftelijke reactie van de minister op?

De **voorzitter**: De heer Tang zou de minister ook nog met een nota van wijziging kunnen laten komen.

Minister **Eurlings**: Dat zou ik kunnen, maar de heer Tang heeft het ingebracht, dus...

De **voorzitter**: Ik leg ook voor aan de heer Tang.

De heer **Tang** (PvdA): Ik zal een gewijzigd amendement indienen!

De **voorzitter**: Dan komt daar een reactie op van de minister.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister zei dat hij er op termijn graag nog naar wil kijken. Dat is wel fijn, maar wij zullen voor de kortere termijn ook keuzes moeten maken bij de stemming over dit wetsvoorstel. Ik zou het dan wel goed vinden als wij ook de andere mogelijkheden van beroep in eerste of enige aanleg daarbij zouden kunnen betrekken.

Minister **Eurlings**: Als dat op korte termijn kan, zal ik dat zeker doen, maar ik wil ik nog wel een punt meegeven. Het is niet voorzien dat tussen nu en het debat over die rijksvisie besluiten worden genomen van nationale betekenis. Alle besluitvorming die voorligt, vindt plaats op basis van de oude regelgeving en wij lopen dus niet het risico dat wij tussen nu en het moment waarop wij beslissen welke luchthavens worden gedecentraliseerd – tot op dat moment is alles nog even nationaal, zie het amendement van de heer Haverkamp – in de praktijk iets zouden merken van een gebrekkige rechtsbescherming als wij die knip tussen nationaal en regionaal zouden maken. Ik vind het van belang om dit hier nog even te zeggen. Wij hebben dus de tijd om die afweging te maken. Dat was ook de achtergrond van mijn toezegging in de richting van de heer Van der Staaij, want ik weet dat wij ons daaraan geen buil kunnen vallen en dat in de tussentijd die regels niet in de praktijk zullen worden toegepast.

Voorzitter. Ik hoop dat ik de kern van de vragen vanuit de Kamer hiermee heb beantwoord. Als ik ze uitvoerig zou willen beantwoorden, heb ik nog zeker een half uur

nodig, hoe snel ik ook zou spreken. Mocht ik iets vergeten zijn, dan hoor ik dat ongetwijfeld wel in tweede termijn.

De **voorzitter**: Hebt u alle amendementen van commentaar voorzien?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb inmiddels een aangekondigd amendement ingediend en dat heeft stuk nr. 28. Ik weet niet of de minister dat inmiddels gekregen heeft.

Minister **Eurlings**: Ik zal de amendementen nog even nalopen.

Ik ben al ingegaan op de amendementen op de stukken nrs. 11, 12, 13, 14, 15, 16 en 17. Waar het gaat om het amendement op stuk nr. 19 van de heer Haverkamp heb ik gezegd dat ik dat qua intentie steun, maar dat het mij volgens de Provinciewet niet gegeven is om te treden in de bevoegdheid van provinciale staten om iets aan GS over te laten.

De **voorzitter**: Ook over het amendement op stuk nr. 18 hebben wij het uitvoerig gehad.

Minister **Eurlings**: Inderdaad!

Het amendement op stuk nr. 20, Twenthe luchthaven van nationale betekenis, zou ik kunnen overnemen.

De **voorzitter**: Gaat de Kamer daarmee akkoord?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb blijkbaar een andere nummering dan de minister. Bij mij is het amendement op stuk nr. 20 van de heer Tang.

Minister **Eurlings**: Dan heb ik misschien een oude lijst. Ik neem de amendementen er dan maar even bij. Het gaat om het amendement Twenthe luchthaven van nationale betekenis.

De **voorzitter**: Dat is volgens u, mijnheer Haverkamp, welk nummer?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb daar nr. 17 staan.

Minister **Eurlings**: Ik weet niet waarom ik hier een ander nummer heb staan, maar ik ben in ieder geval bereid om dat over te nemen.

Het amendement op stuk nr. 21 van de heer Tang heeft betrekking op de instandhouding van bepalingen van de Luchtvaartwet over tijdelijke sluiting van het luchtvaartterrein, het verbod bebouwing luchtvaartterrein en schadeloosstelling. Door de Schipholwet is het een en ander gewijzigd in de genoemde bepalingen. Artikel 8.31 biedt de wettelijke basis voor schadevergoeding. Dit wordt nader uitgewerkt in de algemenere regel Nadere compensatie Verkeer en Waterstaat. In deze regeling worden de andere onderdelen van artikel 50 verder uitgewerkt.

Artikel 38 Luchtvaartwet komt inderdaad niet exact terug in de Wet luchtvaart, maar de beperkingen die gelden buiten het luchtvaartterrein moeten worden opgenomen in het luchthavenbesluit op grond van artikel 8.47 van het wetsvoorstel. Beperkingen die gelden op de luchthaven worden op grond van artikel 8A.1 van het wetsvoorstel geregeld in de Regeling veilig gebruik



## Eurlings

luchthavens. De exploitant moet aan deze eisen voldoen om een veiligheidscertificaat te kunnen verkrijgen.

Naar mijn mening is het goed om ook voor deze luchthavens aan te sluiten bij de regelgeving voor Schiphol die is neergelagen in de algemene regeling Nadere compensatie Verkeer en Waterstaat. Anders zou er een exotische uitzondering ontstaan. Ik stel voor dat de heer Tang nog eens bedenkt dat de compensatie met deze algemene benadering afdoende is geregeld.

Op het amendement op stuk nr. 22 van de heer Duyvendak heb ik al gereageerd. Onder verwijzing naar het debat over de Schipholwet met minister Netelenbos heb ik gezegd dat ik dit geen aantrekkelijke lijn vind.

Het amendement op stuk nr. 24 van de heer Roemer beoogt dat in een luchthavenbesluit regels of grenswaarden voor externe veiligheid en de uitstoot van luchtverontreiniging worden opgenomen. Ik ontraad de aanneming van dit amendement, omdat de luchtkwaliteit rond luchthavens nu wordt geregeld in het Besluit luchtkwaliteit. Alle luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen dienen hieraan te voldoen. Overigens is het algemeen overleg over de luchtkwaliteit waaraan ik zou moeten deelnemen, intussen al begonnen in een andere zaal in dit prachtige gebouw.

De luchtkwaliteit wordt onderzocht in de milieueffect-rapportages. Onderzoek door Maastricht/Aachen Airport toont aan dat de bijdrage van de luchthaven aan de luchtkwaliteit in de omgeving voor bijvoorbeeld PM10 minder dan 1% van het totaal bedraagt. Overige bronnen en de snelweg leveren een veel grotere bijdrage. Dit betreft Maastricht en dat is een relatief grote luchthaven. Bij bijvoorbeeld Seppe of Midden Zeeland zal dit aandeel nog veel kleiner zijn. Verplichte eisen voor zo'n kleine bron zijn buiten proportioneel.

In ieder luchthavenbesluit moet een externe veiligheidszone worden opgenomen, uitgaande van het maximaal mogelijke gebruik van de luchthaven. Iedere vijf jaar wordt de externe veiligheidssituatie getoetst. Op basis van de uitkomsten van deze toets kan de provincie het besluit aanpassen. Dit is naar onze mening voldoende om de omgeving te beschermen.

Op het amendement op stuk nr. 25 van de heer Roemer ben ik al ingegaan. Ik heb daarbij toegezegd dat ik aan de provincies de Alderstafel als een voorbeeld zal voorhouden.

Het amendement op stuk nr. 26 van de heer Tang is gericht op een verplichte betrokkenheid van de minister van VROM bij de aanwijzingen aan een provincie. Zodoende wordt de minister van VROM betrokken bij luchthavens van regionale betekenis indien deze niet voldoen aan de wettelijke vereisten. Ik zeg toe dat het ministerie van VROM daarbij uiteraard betrokken zal worden als dat noodzakelijk is. Er zijn echter ook situaties denkbaar waarbij die betrokkenheid niet vereist is. Een voorbeeld: obstakelvlakken die moeten worden vastgesteld om de vliegveiligheid te waarborgen. Dat is een typisch voorbeeld van een afweging die niet door de molen van het ministerie van VROM hoeft te worden gehaald. Het ministerie wordt daar dan ook niet graag verplicht bij betrokken. Al met al vraag ik mij af of het wel zo'n zinvol amendement is. Ik zeg wel toe dat de minister uiteraard betrokken zal worden bij zaken met een ruimtelijkeordenings- of milieucomponent, hoe klein die ook is. Ik hoop dat ik de indiener hiermee voldoende tegemoet kom.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Dit debat neemt een voor mijn fractie ongunstige wending. Ik ging dit debat namelijk in met de gedachte: het moet maar, want dit wetsvoorstel past een aantal milieunormen aan het Europese niveau aan. Nu ik zie welke richting het werkelijk opgaat, vraag ik mij af of mijn fractie deze wijziging nog wel kan steunen.

In de visie op de luchthavens van de minister krijgen wij meer duidelijkheid over het beleid dat gevoerd gaat worden. Daarna kan de Kamer haar eigen keuzes maken. Dat debat zal ik vol ingaan, maar dat laat onverlet dat de inwoners van Maastricht, Eindhoven, Rotterdam, Lelystad of Groningen zich niet meer tot de Raad van State kunnen wenden als de heer Tang zijn rug niet recht houdt. Zelfs wanneer zij direct in hun belangen worden geraakt door een besluit, kunnen zij geen beroep meer aantekenen. Dat recht raken zij kwijt! Zij kunnen zich nog wel tot de burgerlijke rechter wenden, maar die maakt – de heer Tang wees er terecht op – een geheel andere afweging.

Nederlandse burgers dreigt dus iets belangrijks te worden ontnomen. De Raad van State adviseert weliswaar het kabinet, maar dat betreft wetstechnische aspecten. Dat advies is dus niet vergelijkbaar met de belangenafweging van burgers. Bovendien gebeurt het op een moment dat de Kamer al dan niet heeft ingestemd met een besluit. Mijn fractie staat al met al uitermate kritisch tegenover de mogelijkheid dat deze weg wordt ingeslagen door Kamer en kabinet. Het is nog niet allemaal uitgekristalliseerd en daarom onthoud ik mij van een eindoordeel. Als de heer Tang zijn amendement wijzigt en de nationale luchthaven eruit haalt, dien ik het oorspronkelijke amendement alsnog in. Burgers dienen hun rechten namelijk gewoon te behouden!

De minister is niet expliciet ingegaan op de luchtkwaliteit en op de CO<sub>2</sub>-problematiek uit de amendementen van de heer Roemer op de stuk nrs. 24 en 25. De klimaatverandering is een groot probleem, maar de luchtvaart krijgt toch vrij spel. Er wordt niets geregeld. Dit kabinet heeft heel mooie doelstellingen geformuleerd en dan is het toch eigenlijk onvoorstelbaar dat de minister niet eens bereid is om de mogelijkheid te creëren om klimaatbeleid ook een rol te laten spelen bij het luchtvaartbeleid. Dat is zeer, zeer teleurstellend van deze ambitieuze minister!

De minister zei dat hij over helikopters iets zou kunnen gaan zeggen in zijn luchtvaartvisie. Dat is mij te vrijblijvend en daarom dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat helikopters tot overlast voor omwonenden en relatief veel milieuvervuiling leiden;

overwegende dat een aantal bedrijven het voornemen heeft geuit om lijndiensten met helikopters te beginnen;

constaterende dat het wenselijk is dat het Rijk de gevolgen van helikoptervluchten in samenhang beziet;

## Duyvendak

verzoekt de minister, binnen een halfjaar met beleid te komen betreffende het aantal vluchtbewegingen, locaties, routes en tijdstippen van helikoptervluchten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 29 (30452).

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister en zijn ambtelijke ondersteuning hartelijk voor de beantwoording. Ik ben natuurlijk buitengewoon vereerd dat hij de amendementen heeft overgenomen. Een aantal van mijn vragen is hij vergeten te beantwoorden, waarschijnlijk in zijn enthousiasme. Ik ga er althans vanuit dat hij deze niet bewust heeft genegeerd. Het gaat om de vraag of de burgergebruikers van de luchthaven Eindhoven een eigen geluidsruimte hebben of dat de huismeester Defensie het aanspreekpunt blijft. Verder heb ik gevraagd of de geluidsnormen van militaire luchthavens ook onder de werking van dit wetsvoorstel vallen.

De minister refereerde zelf aan de obstakels. Hij vindt niet dat het ministerie van VROM daarbij geconsulteerd hoeft te worden. Hij wil dat het ministerie niet aandoen. Ik vroeg naar de mening van de minister over de rechtstreekse doorwerking op het moment dat internationaal wordt vastgesteld dat bepaalde normen niet nodig zijn.

Ik reageer graag nog even op de discussies met betrekking tot het amendement-Tang en de Algemene Wet Bestuursrecht. Mijn fractie is blij met de overwegingen dat de luchthavens van nationale betekenis daarvan uitgezonderd gaan worden. De redenering dat in deze Kamer een afweging plaatsvindt en de rechter niet opnieuw politiek moet toetsen, is naar mijn mening ook van toepassing op de provincies. Ook daar zitten gekozen volksvertegenwoordigers die een afweging maken. Ik doe daarom de suggestie aan de heren Tang en Van der Staaij om hun suggestie te verwerken in een amendement. Met dat amendement, dat mijn fractie zou kunnen steunen, zou dan beoogd worden dat met betrekking tot regionale luchthavens in eerste en enige aanleg een toets mogelijk is bij de Raad van State.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het belangrijkste debat moet naar onze mening nog komen, namelijk over de nota luchthavens en over hoe wij met de toekomst van de luchtvaart moeten omgaan. Ik ben daar niet gerust op, zeker niet na vandaag. Er is net al een overleg geweest over de Europese Transportraad waarin de luchtvaart ook aan de orde kwam. Bij de SP-fractie overheerst het gevoel dat wij de richting opgaan van een groei van de luchtvaart, dat de eerste stappen worden gezet om de rechtsbescherming van burgers in te perken en het klimaatbeleid een ondergeschoven kindje wordt in de toekomst. Ik ben ook heel benieuwd naar hoe het kabinet de ambitie 30% CO<sub>2</sub>-uitstoot denkt te kunnen waarmaken en hoe het een vermindering van last rond de vliegvelden, als streven opgenomen in het coalitie-

akkoord, denkt te realiseren. Ik heb daar weinig vertrouwen in en wacht met bijzonder veel belangstelling de nota af.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Het wetsvoorstel bevat een aantal plussen en minnen. Tot de minnen behoort het vervallen van de samenhang tussen de regionale en nationale luchthavens. Het is mogelijk om nationale luchtvaart uit te plaatsen naar regionale luchthavens. Met dit wetsvoorstel vervalt die belangrijke samenhang. Tot de plussen behoort de verminderde rechtsgang van burgers. Het steekt mijn fractie al heel lang dat van dit recht vaak misbruik wordt gemaakt, juist door aanhangers van de "milieuterroristen". Dat is een belangrijke verbetering in deze wet. Ik verzoek de heer Tang daarom om vooral voet bij stuk te houden. Ik overleg met de fractie over hoe hiermee om wordt gegaan.

De heer **Roemer** (SP): U vindt het dus geen bezwaar dat omwonenden naast een regionaal vliegveld minder rechtsbescherming krijgen? Dat zijn niet de terroristen die u bedoelt naar ik aanneem. U vindt het heel normaal dat die mensen, die dagelijks last hebben van het vliegverkeer – wij zijn laatst nog in Uithoorn geweest – minder rechtsbescherming krijgen?

De heer **Madlener** (PVV): U weet dat ook indirect belanghebbenden de gang naar de rechter kunnen maken. Dat zijn de mensen die ik bedoel, die misbruik maken van dit recht. De direct omwonenden moeten wel in beroep kunnen gaan. Ik ga ervan uit dat de minister doelt op de indirect belanghebbenden.

De heer **Roemer** (SP): De heer Madlener denkt dat dit een verschil maakt? Stel dat ik naast een luchthaven woon en ik zou de expertise inroepen van een gerenommeerde milieuvereniging. Ik woon ook vlakbij een luchthaven, al is het een Duitse. Het gaat toch om de expertise? Het gaat er toch om dat je bepaalde belangen die je als omwonende van groot belang vindt, kunt inbrengen? Het maakt toch enkel verschil als je er een groep uithaalt, terwijl een omwonende die groep er weer kan bijhalen? Dat is toch onzinnig? Je moet toch gewoon voor je recht kunnen opkomen?

De heer **Madlener** (PVV): Je kunt ook op diverse manieren voor je recht opkomen. Dat heeft de minister ook gezegd. Het is dus niet zo dat wij rechteloos worden, zelfs niet als direct omwonenden. Als het gaat om zaken van nationaal belang, zal het recht van de omwonenden inderdaad ten koste gaan van de nationale afweging. Dat is dan de keuze die je maakt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn uitgebreide beantwoording. Het moest in sneltreinvaart, maar dat mag ook wel bij een minister die het openbaar vervoer in zijn portefeuille heeft. Ik dank hem ook voor de toezeggingen, met name ten aanzien van de nota luchthavenbeleid. Ik ben blij dat de minister daarmee gaat komen. Verder dank ik hem voor de toezegging ten aanzien van de nota over Lelystad. Om

## Cramer

te beginnen kan er over enkele weken een probleem-analyse liggen. Volgens mij heb ik goed gehoord dat de nota luchthavenbeleid er begin volgend jaar kan zijn. Ik denk dat dit een mooi moment is, zo voor de winter.

Vervolgens kom ik op de rechtsgang. Ik ben benieuwd naar het aangepaste amendement. Mijn fractie hecht ook aan een goede borging van de rechtsgang. Ik kan mij voorstellen dat de minister de drang heeft om dat wat te versnellen. Dat vind ik te rechtvaardigen, maar ik ben het met de andere sprekers eens dat borging van een goede rechtsgang van groot belang is. Ik heb een amendement aangekondigd over de voorhang van de AMvB Besluit burgerluchthavens. Inmiddels is dat amendement rondgedeeld op stuk nr. 28. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister op dit amendement.

Ik heb gevraagd om het niet nachtelijk vliegen te regelen. Ik weet dat de minister daar wat afstandelijk tegenover staat. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het onwenselijk is dat bewoners rondom regionale luchthavens te maken krijgen met (een toename van) nachtelijk vliegverkeer;

overwegende dat een landelijk geregelde nachtsluiting voor regionale luchthavens wenselijk is;

verzoekt de regering, met een voorstel te komen dat de sluiting van alle regionale luchthavens regelt tussen 23.00 uur en 7.00 uur met inachtneming van een eventuele extensieregeling voor verlate vluchten,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer, Haverkamp en Tang. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 30 (30452).

**De heer Tang (PvdA):** Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn suggestie met betrekking tot het amendement op stuk nr. 18. Wij zullen dat in overweging nemen en daarop later terugkomen; er zal wel enig overleg nodig zijn.

Wat betreft de commissie voor regionaal overleg hechten wij eraan dat de Alderstafel en het Globemodel als voorbeeld worden genomen. Wij overwegen, samen met de CDA-fractie een amendement in te dienen om de omwonendenorganisaties daarin een plaats te geven.

Moet er bij een verklaring van geen bezwaar van gedeputeerde staten voortaan nog steeds overeenstemming zijn met de minister van VROM? Aan de geregionaliseerde luchthavens wordt een dergelijke verklaring afgegeven door gedeputeerde staten. Is daarvoor overeenstemming met de minister van VROM nodig?

De minister heeft geen tijd gehad om in te gaan op de groepsrisiconorm. Dat vinden wij jammer, want nu blijft dit liggen. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het groepsrisico de kans uitdrukt op een grootschalige ramp met maatschappelijke ontwrichting;

overwegende dat bij ruimtelijke afwegingen het groepsrisico vaak wel berekend wordt om het risico van de activiteiten of ruimtelijke ontwikkelingen te bepalen;

overwegende dat de regering in de memorie van toelichting aangeeft een groepsrisiconorm voor Schiphol te overwegen, waarbij daarna de wenselijkheid van een groepsrisicobeleid voor de regionale luchthavens zal worden gezien;

verzoekt de regering, een groepsrisicobeleid voor Schiphol te ontwikkelen en hierover binnen zes maanden aan de Kamer te rapporteren;

verzoekt de regering, daarna te overwegen om ook voor de overige burgerluchthavens en militaire luchthavens een groepsrisicobeleid te overwegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door het lid Tang. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 31 (30452).

**De heer Haverkamp (CDA):** Er is toch al een groepsrisicobeleid voor Schiphol? De norm van 20 Ke is toch ook de norm voor het groepsrisico externe veiligheid? Of wilt u dat er een nieuw beleid komt?

**De heer Tang (PvdA):** Ik weet niet zeker of dat een groepsrisicobeleid mag worden genoemd. Dat laat ik graag aan de regering over. Ik ben zelf met de suggestie gekomen om de situatie bij Schiphol ook van toepassing te laten zijn op regionale luchthavens. Die suggestie kan worden betrokken bij het standpunt van de regering. Ik zou wel graag zien dat het groepsrisico serieus wordt genomen en dat er een berekening aan ten grondslag ligt.

**De heer Haverkamp (CDA):** De minister was buitengewoon kritisch over het amendement van de heer Tang op stuk nr. 21. Heroverweegt hij dit? Is hij overtuigd door de argumentatie van de minister? Het gaat om het vervallen van de artikelen 18 tot en met 34, 36 en 37.

**De heer Tang (PvdA):** Dit betreft onder andere de schadeloosstelling. Wij zullen een en ander nog bezien, in het licht van het antwoord van de minister. Mijn gevoel zegt, dat het standpunt van mijn fractie niet zal veranderen.

**De heer Nicolai (VVD):** Voorzitter. Ik ben blij dat de minister de amendementen overneemt die de decentrali-



De heer Nicolai (VVD)

© M. Sablerolle – Gouda

satie feitelijk vooralsnog eruit halen. Hij had dat beter voor eigen rekening en risico zelf kunnen doen, maar dit is ook mooi. Voorts hoop ik dat de heer Tang inderdaad in de lijn van de opmerkingen van de minister met een aanpassing van zijn bezwaaramendement komt. Dan zal ik daar heel serieus naar kijken en mijn fractie erover spreken. Het alternatief van de heer Duyvendak, wat dan weer het oorspronkelijke voorstel van de heer Tang is, zal mijn fractie in dat geval niet steunen. Tot slot hoorde ik de minister zeggen dat de regionale luchthavens zo ontzettend weinig vervuilen. Wat is het nu toch sneu dat die vliegbekeuring juist voor die regionale luchthavens zulke grote consequenties heeft, waar mensen heel snel de grens overgaan, om zich nóg iets vervuilender met de auto van nóg iets verder weg in een net zo vervuilend vliegtuig te verplaatsen.

De **voorzitter**: Dan maak ik graag van de gelegenheid gebruik om een tweetal gasten van harte welkom te heten. Het gaat om mevrouw Suzy Römer en de heer Etienne Ys die hier vast al klaar zitten voor het volgende debat. Het is toch leuk dat ook de nu aanwezige leden weten dat u hier vandaag bent. Van harte welkom.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank voor de bijdrage van de leden van de Kamer in tweede termijn.

De heer Duyvendak begon met de CO<sub>2</sub>-maatregelen. Daar gebeurt wel degelijk heel erg veel aan. Ik heb zojuist de regelingen rond luchtkwaliteit genoemd. Ik noem daarbij ook een hele trits van maatregelen om de luchtvaart te vergroenen. De emissiehandel waar wij mee bezig zijn – daar is vanochtend uit-en-ter-na over gesproken – komt bij iedere Transportraad aan de orde.

De heer Nicolai had het over de tickettaks. Wat wij er ook van vinden, wij zullen die discussie nog voeren. De heer O'Leary van Ryanair, die stevige woorden gebruikt, zegt in twee zinnen twee dingen. Hij zegt dat de tickettaks niet werkt, en dat die veel minder vluchten oplevert. Dat is dan toch vreemd. Als er minder vluchten zijn, heeft dat immers wel degelijk een milieueffect, wat men er ook van moge vinden. Dat debat krijgen wij waarschijnlijk nog uit-en-ter-na. Ik constateer daarbij wel

dat het voor de regionale luchthavens een verrassing moet zijn geweest dat voor Europese vluchten het tarief niet € 25 werd, maar nog niet eens € 15. Wat dat betreft, zal het toch zijn meegevallen.

Wat de luchthaven Eindhoven betreft, zal er wel degelijk een geluidsruimte komen voor het burgergebied. De geluidsnorm blijft uitgedrukt in Ke. De norm voor de militaire ruimte en de totale ruimte is immers ook uitgedrukt in Ke. Ik zal de toekomst van de luchthaven Eindhoven nadrukkelijk bezien en wij komen er bij de Nota luchthavenbeleid op terug.

Ik dank de heer Cramer voor zijn opmerkingen over Lelystad. Rondom de inspraak zei de heer Duyvendak dat de mensen in Maastricht minder rechten krijgen dan de mensen in Groningen en in Twente. Nee, dat is absoluut niet de bedoeling. Wij hebben alleen het volgende met elkaar gewisseld. Mochten wij op basis van de bredere Rijksvisie besluiten dat één luchthaven of enkele luchthavens van nationaal belang zijn en dus als het ware communicerende vaten vormen met Schiphol, dan vind ik er veel voor te zeggen om het grote Schiphol op eenzelfde manier te benaderen als die kleine luchthaven of luchthavens. Het is aan uw Kamer en aan ons gezamenlijk om te beslissen of dat meer luchthavens zouden zijn dan Lelystad, waar mijn ambtsvoorganger in elk geval het voorstel toe gedaan heeft. Het hangt dus helemaal van die afweging af wat er überhaupt gebeurt met de luchthaven in Maastricht of Groningen of Eindhoven of Rotterdam. Dat beeld vond ik niet terecht. Het gaat hier juist om een gestructureerde benadering waarbij ik de lijn van de heer Tang ten opzichte van de regionale luchthavens overneem en tot de mijne maak. Ik vraag echter ook begrip voor dat het, als je echt iets aanhaakt bij Schiphol, zinvol zou zijn om dan ook dezelfde lijn te volgen als de Schipholwet.

Ik kom bij de moties. De heer Duyvendak heeft mij in een motie gevraagd om binnen een halfjaar te komen met een visie op het aantal vliegbewegingen, locaties, routes en tijdstippen van helikoptervluchten. Dit is een zeer gedetailleerde benadering, die het karakter van een structuurvisie krijgt en niet alleen zeer complex maar ook zeer tijdrovend is en waarmee wij in de bevoegdheden treden van provincies. Dit zou dan ook niet mijn lijn zijn. De aanneming van deze motie moet ik daarom ontraden. Ik zeg wel toe dat ik in de bredere rijksvisie in de nota luchthavenbeleid op de positie van de helikopters zal ingaan.

Ik ben het eens met de heer Haverkamp dat wij het groepsrisico tot nu toe nadrukkelijk hebben benaderd vanuit de 20 Ke-contour, om het beleid tegenover het buitengebied handen en voeten te geven. Ik kan mij de discussie in het kader van de commissie-Meijer nog herinneren, waar ik als Kamerlid bij heb gezeten. Het instrumenteel maken van een groepsrisico is heel complex. Vandaar dat de Kamer deze lijn heeft gekozen. Dit wil niet zeggen dat wij de discussie niet nog eens met elkaar aangaan. Ik kan mij echter voorstellen dat de motie hierover wordt aangehouden en dat wij nog eens met de minister van VROM bezien of er mogelijkheden zijn om dit op een meer werkbare manier handen en voeten te geven. Die discussie lijkt mij in het debat van vandaag niet op zijn plaats omdat ook de minister van VROM haar visie zou moeten geven op wat wel en niet behapbaar is.

Het amendement op stuk nr. 28 van de heer Cramer heb ik over het hoofd gezien. Daarin gaat het om een

## Eurlings

voorhangbesluit burgerluchthavens. Ik kan de heer Cramer kort en goed aangeven dat ik dit amendement tot het mijne maak als de Kamer het aanneemt.

De **voorzitter**: Het amendement-Cramer (stuk nr. 28) is overgenomen.

Minister **Eurlings**: De heer Cramer verzoekt de regering in zijn motie op stuk nr. 30, met een voorstel te komen dat de sluiting van regionale luchthavens regelt tussen 23.00 en 7.00 uur. Ik verzoek de heer Cramer om deze motie aan te houden. Ik kan nu namelijk niet toezeggen dat er altijd sprake zal zijn van een nachtsluiting. Wel kan ik toezeggen dat ik in de luchthavennota nadrukkelijk beleid op dit punt zal neerleggen. De definitieve afweging zullen wij dus kunnen maken in dat kader. Ik heb de inzet van de heer Cramer goed begrepen. Ik heb goed gezien dat deze motie breed is ondertekend en dus op een meerderheid kan rekenen. Ik begrijp dit signaal zeer wel. Het lijkt mij dat deze discussie, met alle misen en maren, beter haar beslag kan krijgen bij dat debat. Ik zou mij kunnen voorstellen dat de heer Cramer deze motie tot dat moment aanhoudt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik houd de motie aan.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Cramer stel ik voor, zijn motie (30452, nr. 30) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Eurlings**: Ik vond dit een interessant debat. Het is het eerste in een reeks van debatten die wij nog zullen voeren. Ik vind het heel belangrijk dat wij, wellicht anders dan in andere perioden, met een rijksvisie komen op de luchtvaart. De luchtvaart is van belang. Er zal groei plaatsvinden, maar die groei moet duurzaam zijn en niet ongebreideld. Vandaar dat wij goede afwegingen moeten maken. Ons land is zeer dichtbevolkt. De ruimte is schaars. De overlast moet zo veel mogelijk worden voorkomen. Ik zie ernaar uit om op basis van dit eerste debat de brede discussie aan te gaan over de rijksvisie, de middellange termijn en vervolgens de lange termijn als het gaat om Schiphol en het nationaal luchthavenstelsel. Ik dank de Kamer voor de bijdragen. Ik hoop dat wij op basis van hetgeen hier is gewisseld in een later stadium zullen komen tot een goede afweging van wat wij decentraliseren en wat wij, alles overwegend, toch echt nationaal willen houden.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Op mijn beurt dank ik de minister en de leden voor hun medewerking aan dit zo buitengewoon vlot verlopen debat. Met het oog op de gasten voor het volgende debat, acht ik dat hoffelijk.

Ik neem aan dat wij volgende week over het wetsvoorstel kunnen stemmen. Indien dat niet het geval is, verzoek ik u om een signaal aan de griffie te geven.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

**Voorzitter: Ten Hoopen**

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Regeling van de taken en bevoegdheden, alsmede het beheer en beleid van de Kustwacht voor de Nederlandse Antillen en Aruba (Rijkswet Kustwacht voor de Nederlandse Antillen en Aruba) (30531, R1810).**

De **voorzitter**: Achter de regeringstafel hebben plaatsgenomen de minister van Defensie, de minister van Justitie, de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de minister van Financiën van de Nederlandse Antillen, tevens viceminister-president, mevrouw drs. Ersilia T.M. de Lannooy, en de gevolmachtigd minister van de Nederlandse Antillen, de heer Comenencia. Ik heet hen allen hartelijk welkom.

De viceminister-president van de Nederlandse Antillen zal niet aan de beraadslagingen deelnemen.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Boekestijn** (VVD): Voorzitter. Wij spreken vandaag over het wettelijke kader voor de Kustwacht voor de Nederlandse Antillen en Aruba. De Kustwacht functioneert feitelijk reeds sinds 1996 in een samenwerkingsverband, zonder dat daarvoor een speciale wet bestond. Het is een goede zaak het wetsvoorstel dat wij vandaag bespreken het duurzame karakter van deze Kustwacht symboliseert en dat ook het bijzondere samenwerkingsverband tussen Aruba en de Nederlandse Antillen enerzijds en Nederland anderzijds erin wordt bestendigd. Het betreft immers belangrijke zaken zoals de bestrijding van internationale drugsmokkel en internationaal terrorisme. Zoals bekend, financieren terroristische groeperingen hun activiteiten met wapenhandel en drugshandel. Daarnaast bestaat de vrees dat cruiseschepen die in het Caraïbisch gebied aanmeren het doelwit worden van een terroristische aanslag.

Na de uitvoerige schriftelijke behandeling van het wetsvoorstel heeft de VVD-fractie nog een aantal vragen. Deze hebben te maken met feitelijke ontwikkelingen in de achter ons liggende periode. Een van de actuele ontwikkelingen betreft de verhouding ten opzichte van Venezuela. De heer Chavez laat zich steeds meer kennen als een ambitieus man, die zijn Venezolaanse revolutie misschien wel wil exporteren. Dat zou er op een onverhoopt moment toe kunnen leiden dat politici in Den Haag zeggen dat middelen die aan de Kustwacht zijn toegewezen, voor verdedigingstaken zouden moeten worden ingezet. De gevolmachtigd minister van de Nederlandse Antillen stelt voor om ook deze aangelegenheid te behartigen als een onderlinge regeling tussen de drie rijksoverheden in de zin van artikel 38 van het Koninkrijksstatuut. Het kabinet heeft, in afwijking van het advies van de Raad van State, artikel 13, vierde lid gehandhaafd. De VVD-fractie is het geheel met de regering eens. Wij willen er dus geen misverstand over laten bestaan dat de Rijkswet Kustwacht primair is gebaseerd op artikel 3 van het Statuut. Bij de opsomming van rijksaangelegenheden staat in artikel 3 bijvoorbeeld de onafhankelijkheid, de verdediging en het buitenlands beleid. De verdediging van het Koninkrijk is bij uitstek een rijksaangelegenheid en daarin dient geen