

Vergaderjaar 2004–2005

29 437

Goedkeuring van het op 29 april 2003 te Berlijn totstandgekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de uitoefening van de Luchtverkeersleiding door de Bondsrepubliek Duitsland boven Nederlands grondgebied alsmede de gevolgen van burgergebruik van de luchthaven Niederrhein op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden

Nr. 7

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 14 oktober 2004

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat inzake het wetsvoorstel tot goedkeuring van bovengenoemd verdrag. Mede namens de minister van Buitenlandse Zaken, de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de minister van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit beantwoord ik onderstaand de door de leden van de vaste commissie gestelde vragen.

De leden van de fracties van CDA en Groen Links hebben gevraagd de afweging die aan het verdrag ten grondslag heeft gelegen en de onderbouwing van het verdrag nader toe te lichten. In het bijzonder vragen zij een nadere toelichting op het regeringsstandpunt dat de situatie onder militair vigeur maatgevend is, dit mede in het licht van een verkeerde aanname van de Duitse overheid aangaande het aantal militaire vliegtuigbewegingen en op de gemaakte afweging tussen economische effecten en geluidsoverlast.

De regering heeft primair om redenen van goed nabuurschap onder bepaalde voorwaarden ingestemd met het sluiten van het verdrag en de daarin voorziene openstelling van het Nederlandse luchtruim. Belangrijke voorwaarden waren daarbij de eis dat het burgergebruik van de luchthaven binnen de geluidszone behorende bij het militaire gebruik van de vroegere vliegbasis Laarbruch moest blijven en het niet toestaan van nachtvluchten in het Nederlands luchtruim. De regering is bij het stellen van deze voorwaarden uitgegaan van de geluidszone die in het verleden voor het militaire gebruik is vastgesteld en als maximale grens voor de geluidsbelasting in Nederland gold. Ten tijde van het militaire gebruik van de luchthaven moest het feitelijk gebruik binnen deze geluidszone worden afgewikkeld. Het feitelijk gebruik kon jaarlijks verschillen en is in de loop der jaren gewijzigd. Ook bij de Nederlandse luchthavens bepalen de vastgestelde geluidszones de maximale grens voor het feitelijk gebruik. Het feitelijk gebruik door het militaire verkeer gold derhalve niet als criterium voor de beoordeling van de vraag of het burgergebruik een

afname van de geluidbelasting zou betekenen ten opzichte van het vroegere militaire gebruik. De grens van de geluidszone was maatgevend. Ook speelt de discussie over de verkeerde aanname van het aantal militaire vliegtuigbewegingen bij de vergunningverlening door de Duitse overheid geen rol bij de beoordeling of burgergebruik binnen de geluidszone van het vroegere militaire gebruik blijft. De hoeveelheid geluid is immers niet enkel afhankelijk van het aantal vliegtuigbewegingen. Zo speelt ook het soort vliegverkeer een rol. De ingevolge artikel 7, eerste lid, van het verdrag, vastgestelde geluidszone, die in bijlage 2 bij het verdrag is opgenomen, ligt ruim binnen de grens van de geluidszone behorende bij het militaire gebruik. Op basis hiervan heeft de regering geconcludeerd dat het burgergebruik een aanzienlijke afname van de geluidsoverlast betekent in vergelijking met het vroegere toegestane maximale militaire gebruik.

De regering stelt zich verder op het standpunt dat de afweging tussen economische effecten en geluidsoverlast primair bij de Duitse besluitvorming over de vergunningverlening thuishoort en niet bij de besluitvorming over het verdrag. De Duitse overheid verleent op basis van die afweging vergunning aan de luchthavenexploitant en stelt daarbij bepaalde eisen. Nederland heeft er bij het sluiten van het verdrag op toegezien dat de geluidszone binnen de oorspronkelijke militaire zone bleef en heeft eisen gesteld over de openingstijden van het Nederlandse luchtruim.

De leden van de fractie van het CDA geven aan dat de Raad van State in zijn advies opmerkt dat bij de beoordeling in het kader van de Habitatrichtlijn moet worden uitgegaan van het gebruik als civiel vliegveld, mede omdat op het moment van aanmelding van Nationaal Park De Maasduinen het civiele gebruik al was begonnen. Daarnaast dient volgens de Raad rekening te worden gehouden met de natuurwaarden die zich hebben ontwikkeld in de tijd dat het militaire gebruik van het vliegveld was beëindigd.

De regering heeft zich gebaseerd op de adviezen van de Europese Commissie op dit onderdeel. Mede om zeker te stellen dat aan de voorwaarden van de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn is voldaan is bij de Europese Commissie navraag gedaan naar de gevolgen van dit verdrag voor het natuurgebied Maasduinen. De Europese Commissie heeft bevestigd dat het gebied de kwaliteiten kent die in het kader van de Vogelrichtlijn, alsook in het kader van de Habitatrichtlijn, dienen te worden beschermd. Van belang is dat de onderhandelingen over het onderhavige verdrag lopen sinds 1995. Op dat moment was sprake van een geregeld gebruik van de luchthaven voor militaire doeleinden. Sinds dat jaar is ook bekend dat het gebruik van het vliegveld zou veranderen namelijk van militair luchtverkeer naar civiel luchtverkeer. Tijdens de start van de aanmelding onder de Habitatrichtlijn op 14 juli 1998 en de start van de aanwijzingsprocedure onder de Vogelrichtlijn op 17 februari 1999 van het gebied de Maasduinen was bekend dat de functie van luchthaven op termijn niet zou veranderen.

Zoals door de leden van de fractie van de PvdA is aangegeven is er sprake is van een relatief lange periode tussen de voorlopige toepassing en de daadwerkelijke bekrachtiging van het onderhavige verdrag.

Het wetsontwerp kon eerst op 21 februari 2004 aan u worden toegezonden omdat het opstellen van de goedkeuringsstukken een grondige voorbereiding met de betrokken ministeries ten behoeve van de behandeling in de Kamer behoeft, waaronder een aanpassing van de Memorie van Toelichting naar aanleiding van het advies van de Raad van State.

De leden van de fractie van Groen Links vragen of wel rekening gehouden is met de miscalculatie die destijds bij de vergunningverlening door de Bezirksregierung is gemaakt betreffende het jaarlijkse aantal vluchten. De leden van de fractie van het CDA hebben gevraagd op welke wijze deze fout van invloed is geweest op het besluit van de Nederlandse regering om in te stemmen met civiel gebruik van de luchthaven.

Dezertijds is kennisgenomen van het feit dat de Bezirksregierung heeft toegegeven dat destijds ten onrechte is uitgegaan van een vergelijkbaar aantal militaire- als burgervluchten (te weten 49 000) terwijl er in werkelijkheid maar sprake was van 21 500 vluchten per jaar. Echter, zoals hiervoor aangegeven is de omvang van de geluidszone behorende bij het militaire gebruik uitgangspunt geweest bij de besluitvorming over het verdrag.

De leden van de fractie van Groen Links vragen of tijdens het militaire gebruik over het algemeen slechts tussen 9.00 uur en 17.00 uur op werkdagen werd gevlogen.

Dit is juist.

De leden van de fractie van Groen Links vragen of niet opnieuw getoetst moet worden of er wel sprake is van een afname van de vlieghinder gegeven het feitelijk gebruik van de luchthaven.

Zoals hiervoor is aangegeven heeft het feitelijk gebruik geen rol gespeeld als criterium voor de beoordeling of een burgergebruik een afname van het vroegere militaire gebruik zou betekenen. De regering ziet daarom geen reden Duitsland te vragen opnieuw de geluidbelasting te berekenen en te toetsen.

De constatering van de leden van de fractie van Groen Links dat in de Memorie van Toelichting niet wordt ingegaan op de economische effecten van het burgergebruik van de luchthaven is juist.

Zoals eerder is aangegeven ligt de afweging over de economische effecten in het kader van de besluitvorming over de vergunning primair bij de Duitse overheid. De Nederlandse regering onderkent evenwel het belang van de luchthaven voor de regio. Door het vertrek van de Britse luchtmacht van het vroegere vliegveld Laarbruch was sprake van een aanzienlijk verlies aan werkgelegenheid binnen de regio. Buck Consultants heeft in 1999 in opdracht van gemeente Bergen inderdaad een studie verricht naar de economische potentie van de luchthaven. Hierin wordt echter aangegeven dat het economisch perspectief van de luchthaven Niederrhein gedegen en niet onrealistisch is, maar er onzekerheid is over de termijn waarop de luchthaven in ontwikkeling zal komen. Vanuit de betrokken regio is ook gewezen op de economische belangen van de luchthaven voor de regio.

Ik heb verder kennis genomen van berichten in de media waarin enkele regionale transportondernemers (Frans Maas, Seacon Logistics, Ewals Cargo Center) het belang van de luchthaven voor goederenvervoer zwaar overschat achten, mede door geringe toegevoegde waarde van de luchthaven ten opzichte van Brussel, Schiphol, Frankfurt voor het intercontinentale vervoer en Maastricht, Düsseldorf, Eindhoven voor het continentale vervoer. Ik constateer dat bedoelde berichten hoofdzakelijk betrekking hebben op het grootschalig transport van goederen. De luchthaven is echter primair ingesteld op passagiersvervoer. Hier staat tegenover dat door de samenwerkende gemeenten in de regio Venlo nadrukkelijk een pleidooi wordt gehouden voor het economisch belang van de luchthaven voor deze regio.

De leden van de fractie van het CDA informeren hoe de regering kan borgen dat de belangen van de Limburgse bevolking in de regio worden meegewogen bij een eventuele uitbreiding van het vliegverkeer in de nachten en in de weekenden. De leden van de fractie van de VVD hebben gevraagd om uiteen te zetten in hoeverre wijzigingen in het gebruik van de luchthaven zonder aanpassing van de vastgestelde geluidszonegrenzen (bijvoorbeeld uitbreiding van nachtvluchten) tot MER-verplichtingen leiden en welke rechten (natuurlijke) rechtspersonen in Nederland in dergelijke gevallen toekomen.

De in het verdrag vastgestelde Ke-geluidszone en openstellingstijden boven Nederlands grondgebied geven de grenzen aan voor het gebruik van de luchthaven Niederrhein. Bij een vergroting van de Ke-geluidszone zal ingevolge artikel 7, vierde lid, van het verdrag een procedure voor de milieueffectrapportage moeten worden doorlopen, waarin ook in inspraak door Nederlandse burgers wordt voorzien. Vliegverkeer in de weekenden is niet apart in het verdrag geregeld. De openstellingstijden zijn geregeld in artikel 6 van het verdrag. In principe is boven Nederlands grondgebied alleen verkeer in het tijdvak van 06:00 tot 23:00 uur toegestaan, met enkele uitzonderingen tussen 23:00 en 24:00 uur. Nachtvluchten kunnen slechts door een verdragwijziging mogelijk worden gemaakt. Het opnemen van nachtvluchten in het verdrag zal een vergroting van de Ke-geluidszone tot gevolg hebben. Nachtvluchten wegen veel zwaarder mee in de Ke-berekening dan vluchten overdag. Hiervoor zal zoals hiervoor aangegeven een procedure voor de milieueffectrapportage moeten worden doorlopen.

De leden van de fractie van de PvdA hebben gevraagd om informatie over de wijze waarop de Nederlandse regering toezicht houdt op neveneffecten van een eventuele groei van het aantal vluchten.

De regering heeft ervoor gekozen om het beleid ten aanzien van de luchthaven Niederrhein zoveel mogelijk op dezelfde wijze te benaderen als de in deze regio liggende regionale luchthavens. Dit uit oogpunt van een level playing field. Immers de Duitse overheid biedt ook ruimte in haar luchtruim voor verkeer van en naar de Nederlandse luchthavens in de regio. De deelname aan de Geluidscommissie ex § 32 b van het Luftverkehrsgesetz ingevolge artikel 7, vierde lid, van het verdrag, en de instelling van de Gemeenschappelijke Luchtverkeerscommissie en de mogelijkheid tot consultatie ingevolge de artikelen 9 en 10 van het verdrag geeft de regering de mogelijkheid om toe te zien op de implementatie en naleving van het verdrag.

De leden van de fractie van de PvdA hebben geconstateerd dat op pagina twee van de Memorie van Toelichting de regering uitspraken doet over het aantal starts en landingen dat van oost naar west zal plaatsvinden en vragen in hoeverre in het verdrag is vastgelegd dat het aantal starts en landingen in deze richting zo min mogelijk dient plaats te vinden. De leden van de fractie van de VVD hebben in dit kader gevraagd of het mogelijk is de verkeersleiding van Niederrhein te verplichten de voor Nederland gunstige aanvliegeroutes te gebruiken waarbij de veiligheid niet in het geding is.

Het verdrag bevat geen bepalingen over het aantal starts en landingen. Het baangebruik op de luchthaven Niederrhein wordt behalve door de windrichting mede bepaald door het gebruik van het luchtruim voor militaire vluchten, die ingevolge artikel 2 van het verdrag voorrang hebben. De exploitant heeft daardoor slechts een beperkte vrijheid voor het bepalen van het baangebruik, waarbij het gebruik altijd binnen de vastgestelde geluidszone dient te blijven.

De leden van de fractie van de PvdA hebben gevraagd om een toelichting op de wijze waarop de inhoud van het verdrag daadwerkelijk van invloed is op het gebruik van het Nederlands luchtruim. Hierbij vragen zij met name in te gaan op de vraag in hoeverre sprake kan zijn van het gebruik van het Nederlands luchtruim in afwachting van de mogelijkheid van landing op de luchthaven, vanwege de beperkingen die voor dat laatste zijn opgenomen in het verdrag.

Een dergelijke situatie speelt niet bij de luchthaven Niederrhein. Gegeven het aantal vliegtuigbewegingen op de luchthaven Niederrhein zal het niet nodig zijn dat het Nederlandse luchtruim als een zogenoemde holding voor wachtende vliegtuigen zal worden gebruikt.

De leden van de fractie van de PvdA hebben gevraagd om een cijfermatig overzicht van de (veronderstelde) economische effecten (inclusief werkgelegenheidseffecten) van luchthaven Niederrhein op Nederlands grondgebied. Ook hebben de leden gevraagd om gegevens die bij het ministerie bekend zijn over de wijze waarop regionale overheden steun verlenen aan de ontwikkeling van de luchthaven.

Belangrijke aanleiding voor de conversie van militair naar burgergebruik is het verlies aan werkgelegenheid door het vertrek van de Britse luchtmacht. Het betrekken van specifieke economische effecten bij de besluitvorming over het verdrag is niet aan de orde geweest. Om die reden is er geen cijfermatig overzicht gemaakt van (veronderstelde) economische effecten (inclusief werkgelegenheidseffecten) van luchthaven Niederrhein op het Nederlands grensgebied. Voor zover bekend wordt er geen steun verleend door de regionale overheden aan de luchthaven. Wel is bekend dat de regio Venlo (een samenwerkingsverband tussen de gemeenten Gennep, Helden, Horst aan de Maas, Venlo en Venray) en de Kamer van Koophandel Centraal-Gelderlanden de Kamer van Koophandel Limburg-Noord positief staan ten opzichte van de Luchthaven Niederrhein.

De leden van de fractie van PvdA en van GroenLinks hebben gevraagd om een uiteenzetting over de sanctionering die van Duitse zijde kan worden opgelegd en de wijze waarop de Nederlandse overheid hier invloed op kan uitoefenen.

Onderscheid dient te worden gemaakt tussen de handhaving van de vergunning, hetgeen een Duitse aangelegenheid is en het handhaven van het verdrag. Nederland zal ingeval van het niet naleven van het verdrag de Duitse overheid in de Gemeenschappelijke Luchtverkeerscommissie aanspreken. In de artikelen 9 en 10 van het verdrag is de Gemeenschappelijke Luchtverkeerscommissie geregeld. In artikel 11 van het verdrag wordt ook nog voorzien in de mogelijkheid om elk geschil over de uitlegging of toepassing van het verdrag aan een arbitragecommissie voor te leggen. In het uiterste geval kan Nederland het verdrag opzeggen. Ingevolge artikel 7, tweede lid, van het verdrag dient de Duitse overheid ten aanzien van de exploitant van Luchthaven Niederrhein zodanige maatregelen te treffen dat bij het gebruik geen grensoverschrijdende gevolgen voor milieu en veiligheid optreden waarmee de in artikel 7, eerste lid, bedoelde voorschriften betreffende de Ke-geluidszone en openstellings-tijden van Nederlandse luchtruim worden overschreden. Zoals in de Memorie van Toelichting is vermeld houdt het districtsbestuur Düsseldorf er toezicht op dat de luchthaven conform het verdrag en de vergunning wordt gebruikt. Het districtsbestuur Düsseldorf kan zonodig sancties opleggen.

De leden van de fractie van de PvdA hebben geïnformeerd naar het toezicht op de afhandeling van de klachten van Nederlandse burgers.

Nederlandse burgers kunnen hun klachten over het vliegverkeer van Niederrhein telefonisch melden aan het Klachtenbureau Luchtverkeer van de Stichting Klachtenbureau Luchthaven Zuid-Limburg (SKLZL). Dit bureau rapporteert over deze klachten aan het Ministerie van VenW ten behoeve van de Gemeenschappelijke Luchtverkeerscommissie en brengt het rapport ook in bij de Geluidscommissie ex artikel 32b van de Luftverkehrsgesetz. Binnen het ministerie van VenW adviseert de Inspectie Verkeer en Waterstaat over de door Duitsland opgestelde rapportage over het gebruik van de luchthaven. In de Gemeenschappelijke Luchtverkeerscommissie brengt de vertegenwoordiger van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op basis hiervan zijn bevindingen naar voren.

De leden van de fractie van de PvdA hebben gevraagd of de regering ondersteuning kan verlenen bij de bezwaarprocedures van Nederlandse burgers tegen beslissing van Duitse overheden.

De Nederlandse regering heeft voor de Nederlandse burgers de mogelijkheid geschapen om in Nederland klachten telefonisch te melden aan het Klachtenbureau Luchtverkeer van de Stichting Klachtenbureau Luchthaven Zuid-Limburg. De Nederlandse regering heeft met betrekking tot bezwaarprocedures pogingen ondernomen om de procedures die inwoners van Nederland moeten volgen om bezwaar te maken tegen beslissingen van Duitse overheden te vereenvoudigen. De Duitse overheid ziet evenwel geen juridische mogelijkheden om door Nederlanders ingediende bezwaren anders te behandelen dan die van de eigen burgers. De Duitse overheid heeft inmiddels aangegeven dat de bezwaarmakers op korte termijn bericht krijgen.

De leden van de fracties van de PvdA en de VVD hebben gevraagd om toelichting op de stand van zaken over de wijze waarop de Inspectie van Verkeer en Waterstaat over de schouder van de Duitse autoriteiten mee kan kijken en of in de toekomst een bepaalde vorm van toezicht nodig is.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat kan sinds eind februari 2004 met behulp van het systeem FANOMOS, dat is uitgebreid met het gebied in Nederland bij Niederrhein, nagaan waar en op welke tijden vluchten van en naar Niederrhein plaatsvinden. Hierdoor kan de Inspectie beoordelen of Duitsland over alle in het verdrag opgenomen bepalingen rapporteert. Aan de Duitse overheid is in de Gemeenschappelijke Luchtverkeerscommissie van 6 september 2004 gevraagd om een automatische koppeling met de vliegplannen mogelijk te maken, waardoor beter kan worden beoordeeld of volledig wordt gerapporteerd en of er trends zijn te signaleren in mogelijk afwijkend gebruik.

De leden van de fracties van het CDA, de PvdA en de VVD hebben gevraagd om informatie over de wijze waarop het Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen rapporteert over de naleving van de milieurandvoorwaarden in het verdrag.

In de Gemeenschappelijke Luchtverkeerscommissie van 6 september 2004 heeft het Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen informatie ingebracht over het eerste gebruiksjaar, bestaande uit aantallen vliegtuigbewegingen en tijden en nadien is nog een nadere toelichting toegezonden. Conform afspraken in de Gemeenschappelijke Luchtverkeerscommissie van 14 januari 2004 is gelet op het relatieve lage aantal vliegtuigbewegingen in het eerste gebruiksjaar geen geluidscontour berekend. In de Gemeenschappelijke Luchtverkeerscommissie zijn nadere afspraken gemaakt over de rapportages met betrekking tot de naleving van de milieurandvoorwaarden in het verdrag en de uitwerking daarvan.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben gevraagd op welke wijze de handhaving ten aanzien van de gevlogen route wordt vormgegeven. De leden van de fractie van het CDA hebben gevraagd of in het verdrag ook een sanctieregeling is opgenomen ten aanzien van luchtvaartmaatschappijen die de afspraken uit het verdrag overtreden.

Duitsland heeft voor de uitvliegroutes tolerantiegebieden ontworpen. Deze zijn echter nog niet geformaliseerd. In het overleg van de Gemeenschappelijke Luchtverkeerscommissie van 6 september 2004 heeft Nederland aangedrongen op het vaststellen van de tolerantiegebieden, waardoor handhaving van de routes door de Duitse overheid kan plaatsvinden. Luchtvaartmaatschappijen zijn geen directe partij bij het verdrag. Een sanctieregeling ten aanzien van luchtvaartmaatschappijen is niet in het verdrag opgenomen. Handhaving jegens hen zal primair volgens de Duitse nationale regelgeving plaatsvinden. Overigens zal de Nederlandse vertegenwoordiging in de Gemeenschappelijke Luchtverkeerscommissie indien daarvan sprake is het afwijken van de vliegroutes aan de orde stellen, omdat dit ook van invloed kan zijn op de geluidsbelasting op Nederlands grondgebied.

De leden van de fractie van het CDA hebben gevraagd of de regering het wenselijk acht om de handhaving met FANOMOS uit te breiden met de vluchttijden, het verbod op zichtvliegcircuits, oefenvluchten en de vliegroutes.

De Duitse overheid is verantwoordelijk voor de handhaving en rapporteert hierover in de Gemeenschappelijke Luchtverkeerscommissie. De Inspectie Verkeer en Waterstaat kan met behulp van FANOMOS nagaan of door Duitsland volledig wordt gerapporteerd. Met behulp van FANOMOS kan worden nagegaan wanneer een vlucht heeft plaatsgevonden, of te laag op Nederlands grondgebied wordt gevlogen in de zin van artikel 6, derde lid, van het verdrag, of zichtvliegcircuits en oefenvluchten boven Nederlands grondgebied in strijd met artikel 6, vierde lid, van het verdrag hebben plaatsgevonden en of wordt gevlogen binnen eerdergenoemde nog te formaliseren tolerantiegebieden voor de vliegroutes.

De leden van de fractie van het CDA hebben gevraagd op welke wijze in het verdrag het toezicht op de handhaving van de maximale geluidsbelasting is geregeld.

In artikel 9, derde lid, van het verdrag is bepaald dat de Gemeenschappelijke Luchtverkeerscommissie toeziet op de implementatie en naleving van de bepalingen van het verdrag. De Gemeenschappelijke Luchtverkeerscommissie zal hierbij ook toezien of de vastgestelde Ke-geluidszone boven Nederlands grondgebied niet wordt overschreden.

De leden van de fracties van het CDA en de PvdA hebben geïnformeerd naar de voortgang van het opstellen van een rampenbestrijdingsplan. De leden van de fractie van de PvdA hebben de regering de suggestie gedaan het plan zo spoedig mogelijk vast te stellen.

Inmiddels is voortgang geboekt rond het rampenplan voor de omgeving van de luchthaven. Het «Notfallplan Feuerlösch- und Rettungswesen» van de luchthaven Niederrhein is door Bezirksregierung Düsseldorf goedgekeurd. Het «Gefahrenabwehrplan für Großschadenereignisse des Kreise Kleve», dat ook van toepassing is op de luchthaven Niederrhein wordt naar verwachting in het eerste kwartaal van 2005 aangevuld met een «Notfallplanung für den Massenanfall von Verletzten». Op 12 juli 2004 is een Burenhulpovereenkomst Euregio Rijn-Maas-Noord gesloten tussen

Regio Noord- en Midden-Limburg, Krefeld, Mönchengladbach, Rhein-Kreis Neuss, Kreis Kleve en Kreis Viersen.

In de Gemeenschappelijke Luchtverkeerscommissie van 6 september 2004 heeft Nederland erop aangedrongen dat deze plannen ook op operationeel niveau worden uitgewerkt met de lokale Nederlandse overheden en betrokken instanties.

De leden van de fractie van de VVD hebben geconstateerd dat volgens de verdragstekst de mogelijkheid bestaat om twee jaar na het sluiten van het verdrag een verruiming van het nachtvluchtenregime te bespreken. De leden vragen wanneer de regering verwacht dat van deze mogelijkheid gebruik gemaakt gaat worden.

Ingevolge artikel 10, derde lid, van het verdrag kan op zijn vroegst in mei 2005 op verzoek van een verdragspartij over de openstelling van het Nederlandse luchtruim in de randuren tussen 05:00 en 06:00 uur en tussen 23:00 en 24:00 uur worden overlegd.

De regering heeft op dit moment geen behoefte aan een verruiming van de openstellingstijden en wacht af of de Duitse regering een dergelijk verzoek zal doen.

De leden van de fractie van de VVD hebben gevraagd waarom Niederrhein wat betreft de openstellingstijden een ruimer regime kent dan het vliegveld Kloten bij Zürich.

De regering heeft zich bij het sluiten van het verdrag voor Niederrhein gebaseerd op de openstellingstijden van de Nederlandse regionale luchthavens in de betrokken regio.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen in hoeverre de commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) de kwaliteit van deze milieustudies heeft getoetst. Zij vragen ook of het juist is dat de m.e.r.-plicht voorschrijft dat de commissie voor de m.e.r. richtlijnen voor het MER opstelt. Bovendien stellen zij voor alsnog aan de m.e.r.-plicht te voldoen en het verdrag hierop aan te passen.

De Commissie voor de m.e.r. heeft op 9 september 1999 een toetsingsadvies op grond van artikel 7.38g van de Wet milieubeheer over de milieuinformatie over het civiel gebruik van de militaire luchthaven Weeze-Laarbruch in Duitsland uitgebracht. Naast een inhoudelijke beoordeling van de milieustudies heeft de Commissie voor de m.e.r. zich gebogen over het al dan niet bestaan van de m.e.r. (beoordelings-)plicht. De Commissie acht een terughoudende opstelling van de Nederlandse staat met betrekking tot het eventueel bestaan van een m.e.r.-(beoordelings-)plicht aan te raden. Naar aanleiding van dit advies heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat op 14 juli 2000 haar Duitse ambtgenoot om aanvullende informatie gevraagd.

De richtlijnen voor het MER dienen in een m.e.r.-procedure volgens de Wet milieubeheer door het bevoegd gezag te worden opgesteld. De commissie voor de m.e.r. brengt een advies voor de richtlijnen voor het MER uit aan het bevoegd gezag.

Zoals in het «Advies Raad van State en Nader Rapport» (TK, vergaderjaar: 2003–2004, 29 437, nr. 4) is verwoord is door de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van VROM en de minister van LNV besloten af te zien van een formeel MER. Daarbij zij opgemerkt dat de exploitant van de luchthaven milieustudies heeft laten uitvoeren en deze studies op verzoek van genoemde ministeries op enkele punten heeft aangevuld. Er bestond op dat moment een goed beeld van de milieuconsequenties van het voornemen. Vanwege het feit dat de belanghebbenden daarnaast kennis hebben kunnen nemen van de infor-

matie, er bovendien inspraakmogelijkheden zijn geboden en de Nederlandse autoriteiten bij de procedure zijn betrokken, kan worden beargumenteerd dat er materieel aan de MER-richtlijn is voldaan. De regering ziet daarom geen reden het verdrag hierop alsnog aan te passen. In artikel 7, vierde lid, van het verdrag is overigens een m.e.r.-procedure voorgeschreven voor toekomstige veranderingen die leiden tot een overschrijding van de vastgestelde Ke-geluidszone boven Nederlands grondgebied.

De leden van de fractie van de PvdA hebben geïnformeerd naar het functioneren van de Gemeenschappelijke Luchtverkeerscommissie en naar de wijze waarop de evaluatie van het verdrag door deze commissie wordt vormgegeven. De leden van de fractie van de VVD hebben gevraagd wie namens Nederland zitting in deze commissie krijgt.

De voorlopige Gemeenschappelijke Luchtverkeerscommissie is op 14 januari 2004 en 6 september 2004 bijeen geweest. Een volgende bijeenkomst is gepland op 19 januari 2005. In de Gemeenschappelijke Luchtverkeerscommissie hebben een vertegenwoordiger van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, een vertegenwoordiger van het Ministerie van Defensie en een vertegenwoordiger namens de regio zitting.

Het verdrag bevat geen evaluatiebepaling. Zoals eerder vermeld ziet de Gemeenschappelijke Luchtverkeerscommissie toe op de implementatie en naleving van de bepalingen van het verdrag en zijn in deze commissie nadere afspraken gemaakt over de rapportages met betrekking tot de naleving van de milieurandvoorwaarden in het verdrag.

De leden van de fractie van de PvdA hebben gevraagd naar de actuele vertegenwoordiging van de Nederlandse grensregio in de Geluidscommissie ex artikel 32b van de Luftverkehrsgesetz en de rol die het ministerie bij de voorgenomen uitbreiding van deze vertegenwoordiging heeft gespeeld.

Burgemeester C.W.H.M. Klaverdijk van de gemeente Bergen vertegenwoordigt de Nederlandse grensregio. Hij is hiervoor door de Nederlandse overheid benaderd. Het ministerie heeft verder geen rol gespeeld bij een uitbreiding van de vertegenwoordiging.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus