

Vergaderjaar 2005–2006

30 452

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

Nr. 6

VERSLAG

Vastgesteld 5 september 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen omtrent dit wetsvoorstel. Onder het voorbehoud dat de regering de in het verslag opgenomen vragen en opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkema (PvdA), Hofstra (VVD), onder voorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van den Brink (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD), Knops (CDA), Krähe (PvdA) en Van Oudenallen (Groep Van Oudenallen).

Plv. leden: Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Özütok (GL), Smeets (PvdA), Vacature (algemeen), Slob (CU), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Vacature (LPF), Oplaat (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD), Ten Hoopen (CDA) en Heemskerk (PvdA).

INHOUDSOPGAVE¹

1.	INLEIDING	3
1.1	Algemeen	3
1.2	Nadere beschouwing van de uitgangspunten	3
1.2.2	Decentralisatie burgerluchthavens	4
1.2.3	Nieuwe normstelling voor geluid en externe veiligheid	6
1.2.4	Scheiding van rollen en verantwoordelijkheden	8
2.	BASIS VAN HET NIEUWE STELSEL VOOR BURGER- LUCHTHAVENS	9
2.2	Categorie-indeling burgerluchthavens	9
2.3	Systematiek wetsvoorstel	9
2.3.1	Decentralisatie	9
2.3.2	Instrumentarium	9
2.3.4	Luchthavenregeling	10
2.3.6	Samenhang met Schipholwet	10
2.4	Luchthavenbeleid provinciaal bestuur	10
3.	HET LUCHTHAVENLUCHTVERKEER VAN BURGER- LUCHTHAVENS	11
3.2	Geluid	11
3.2.1	Bepalen van de geluidsbelasting	11
3.6	Beperkt openbaar karakter luchthavens	11
4.	RUIMTELIJKE INDELING ROND BURGERLUCHTHAVENS	12
4.1	Algemeen	12
4.2	Bepalingen ruimtelijke ordening	12
5.	TOTSTANDKOMING LUCHTHAVENBESLUIT EN -REGELING BURGERLUCHTHAVENS	13
5.5	Geen beroep bij bestuursrechter	13
6.	COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG BURGERLUCHTHAVENS	14
8.	VEILIGHEID LUCHTHAVENS	14
8.3	Certificering	14
10.	GEVOLGEN VAN HET WETSVOORSTEL	14
10.3	Kennisoverdracht	14
	ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING	
	Artikel 8.41	
	Artikel 8.44	
	Artikel 8.49	
	Artikel 8.53	

¹ In het verslag is de indeling van de Memorie van Toelichting gehanteerd (30 452, nr. 3).

1. INLEIDING

De leden van de fracties van het CDA, de PvdA, de VVD, de ChristenUnie en de SGP hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel.

1.1 Algemeen

De leden van de CDA-fractie zijn met de regering van mening dat nu op basis van de Luchtvaartwet voor regionale en kleine luchthavens te veel verschillende procedures moeten worden doorlopen om tot een besluit te komen en dat met het doorlopen van deze procedures veel tijd is gemoeid, alvorens er een onherroepelijk besluit ligt. Ook kunnen de leden zich vinden in het voorstel van de regering om naast militaire luchthavens al dan niet met (structureel) burgermedegebruik, en de luchthaven Schiphol, twee categorieën burgerluchthavens te gaan onderscheiden; burgerluchthavens van regionale betekenis en burgerluchthavens van nationale betekenis.

De leden van de PvdA-fractie vragen of het Besluit burgerluchthavens bij de Eerste en Tweede Kamer zal worden voorgehangen. Is er sprake van een verzwaarde voorhang?

De leden van de fractie van de VVD steunen de grondgedachte van het wetsvoorstel, namelijk decentrale accommodatie van regionale luchtvaart en de omgang van de regionale lusten en lasten hiervan. De leden van de fractie van de VVD ondersteunen tevens de invoering van een uniforme Europese geluidsmaat (Lden) en zijn van mening dat dit zorgt voor meer helderheid voor alle betrokkenen. Daarnaast steunen deze leden de wens om tot een beter «level playing field» te komen.

1.2 Nadere beschouwing van de uitgangspunten

Het heeft de voorkeur van de leden van de CDA-fractie wanneer bij inwerkingtreding van het voorliggende wetsvoorstel niet alleen de categorie «burgerluchthavens van nationale betekenis» geïntroduceerd wordt, maar ook duidelijk wordt welke luchthavens bij inwerkingtreding van het wetsvoorstel, dan wel in de nabije toekomst, deel uit gaan maken van deze categorie. Op dit moment leeft bij de aan het woord zijnde leden de indruk dat de regering in haar beleid met betrekking tot de decentralisatie geen onderscheid heeft aangebracht tussen kleine regionale luchthavens en regionale luchthavens die van belang zijn voor het nationale luchtvaartbeleid en de daarin vervatte mainportvisie. Kan de regering aangeven of de leden van de CDA-fractie op basis van het voorliggende wetsvoorstel tot de juiste conclusie komen wanneer zij concluderen dat een luchthaven voor modelvliegtuigen eenzelfde regionale status kent als de luchthavens Rotterdam, Lelystad of Eindhoven?

Ook wanneer de leden van de fractie van het CDA in de ogen van de regering een verkeerde conclusie hebben getrokken zouden zij het op prijs stellen wanneer de regering op basis van recente inzichten zou kunnen aangeven wat in haar ogen de economische functie van de luchthavens Rotterdam, Lelystad, Eindhoven, Maastricht, Groningen en Twente nu en in de komende 5–10 jaar zou kunnen zijn. Het heeft de voorkeur van de leden van de CDA-fractie wanneer de regering daarbij met name aandacht besteedt aan het groeipotentieel zoals recentelijk becijferd door Eurocontrol, de catchment areas ten opzichte van Schiphol en elkaar en de mogelijke overlap daarvan, en de structuurveranderingen in de luchtvaart zoals het «hub-bypassing». Kan de regering in dit kader ook aangeven welke

waarde zij hecht aan het rapport van het Ruimtelijk Planbureau («Verkenning regionale luchthavens») van 2005?

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat het voorliggende wetsvoorstel in zijn algemeenheid wordt gekenmerkt door een nogal eenzijdige benadering van de problematiek rond besluitvorming over luchthavens. Veruit de meeste overwegingen zijn van milieutechnische aard of bevinden zich op het gebied van de ruimtelijke ordening. Zo wordt er amper rekening gehouden met de internationale concurrentiepositie van bepaalde grote regionale luchthavens, en daarmee van hun gebruikers. De regionale luchthavens in omliggende landen kennen bijvoorbeeld geheel andere gebruiksregels en openingstijden.

Daarnaast dient de continuïteit van een regionale luchthaven voor haar gebruikers gewaarborgd te zijn. Niet alleen gezien de enorme investeringen waar het in de luchtvaart om gaat, maar ook in het kader van het publiek vervoersbelang. Besluitvorming op decentraal niveau op een terrein dat tot dusver strikt nationaal en zelfs internationaal is gereguleerd, vereist een kennisniveau dat op die nieuwe verantwoordelijkheden is toegespitst. Hier komt meer bij kijken dan alleen de ruimtelijke orderings- en milieuaspecten. Juist de operationele en bedrijfseconomische aspecten van de luchtvaart komen in dit wetsvoorstel niet of nauwelijks aan de orde. Kennis op dit gebied is echter onontbeerlijk voor een verantwoorde besluitvorming. Op welke wijze wil de regering waarborgen dat ook deze economische aspecten en belangen worden meegenomen in toekomstige besluitvorming? De leden van de VVD-fractie vragen of deze kennis wel in voldoende mate aanwezig is bij de betrokken regionale overheden?

1.2.2 Decentralisatie burgerluchthavens

In het voorliggende wetsvoorstel staat dat bij wet bepaald dient te worden of een luchthaven van nationale betekenis is. De leden van de fractie van het CDA vragen of de regering kan aangeven waarom zij er de voorkeur aan geeft om dit bij wet te regelen?

Het is de verwachting van de leden van de CDA-fractie dat er bij een verdergaande groei van de burgerluchtvaart, dan wel de toenemende wens om selectiviteit toe te kunnen passen op de aard van het verkeer, op een bepaalde luchthaven meer behoefte zal ontstaan aan onderlinge coördinatie tussen de desbetreffende luchthavens. Met het oog op deze wens tot coördinatie verzoeken de leden de regering aan te geven aan welke criteria luchthavens dienen te voldoen om opgenomen te mogen worden in een luchthavensysteem. Is de introductie van een luchthavensysteem ook mogelijk wanneer de bevoegdheden zijn verdeeld over verschillende overheidsorganen?

Op dit moment is er nog geen sprake van een luchthavensysteem. Wel is er sprake van een Schiphol-verkeersgebied, waarvan zowel de luchthavens Rotterdam, Lelystad en Schiphol deel uitmaken. Kan de regering aangeven in hoeverre er in het voorliggende wetsvoorstel rekening is gehouden met de synchrone ontwikkelingen van de eventuele provinciale luchthavenbesluiten voor Rotterdam en Lelystad en een rijks-luchthavenverkeersbesluit voor de luchthaven Schiphol?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering nader kan omschrijven wat moet worden verstaan onder een nationaal belang. Kan de regering concrete voorbeelden geven van situaties waarin sprake is van een nationaal belang en van situaties waarin bepaalde vormen van vervoer aan een provincie opgelegd zullen worden? Welke luchthavens komen in aanmerking voor een «luchthavensysteem» en welke concrete gevolgen zal dit hebben?

Op dit moment is in de aanwijzingsbeschikkingen van de grote regionale luchthavens vastgelegd dat zij een functie als uitwijkvluchthaven voor Schiphol vervullen. De leden van de CDA-fractie vragen of de regering kan toelichten waarom er in het voorliggende wetsvoorstel voor de provincies geen verplichting is opgenomen om deze functie in het vluchthavenbesluit op te nemen? Is de regering voornemens een uitwijkfunctie van alle grote regionale vluchthavens in de wet te borgen?

Op dit moment wordt er nog volop gediscussieerd over de toekomst van de mainport Schiphol en de rol van de regionale vluchthavens, met name Lelystad, in dat verband. De leden van de VVD-fractie willen Lelystad voorlopig uit het voorliggende wetsvoorstel halen tot duidelijk is waar die discussie toe zal leiden. Immers, als Schiphol, Rotterdam en Lelystad uiteindelijk deel gaan uitmaken van één vluchthavensysteem, zou er al op voorhand sprake zijn van bovenprovinciale belangen. Het wetsvoorstel voorziet in dat geval weliswaar in de mogelijkheid om bij wet een vluchthaven van nationale betekenis te verklaren, maar dit lijkt vrij omslachtig: eerst de bevoegdheden decentraliseren en de provincies belasten met allerlei verantwoordelijkheden, om deze vervolgens weer af te nemen. Ook het Interprovinciaal overleg (IPO) signaleert hierbij problemen.

In de memorie van toelichting (MvT) geeft de regering aan dat «Gelet op de bevoegdheden die bij het rijk blijven, het rijk betrokken blijft bij de ontwikkeling van vluchthavens van regionale betekenis. Bij kleine vluchthavens zal de rijksbetrokkenheid minder nadrukkelijk zijn dan bij de grotere vluchthavens». Is de constatering van de leden van de CDA-fractie juist, dat de regering binnen de categorie regionale vluchthavens een subcategorie creëert, namelijk die vluchthavens waarbij het rijk wel betrokken blijft in tegenstelling tot die waar deze betrokkenheid zal afnemen? Deze leden vernemen graag op basis van welke criteria de regering tot de afweging komt of er sprake is van een grotere, dan wel kleinere vluchthaven en welke vluchthavens op dit moment in de categorie grotere zouden vallen. Ook zijn deze leden geïnteresseerd in de wijze waarop de regering haar betrokkenheid concreet in zou willen vullen.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering kan overwegen om een door de provincie te nemen vluchthavenbesluit of vluchthavenregeling, en het gebruiksplan en de tarieven, eerst te laten toetsen door de rijks-overheid, en meer specifiek door het ministerie van VROM. Deelt de regering de mening dat door een dergelijke VROM-toets een beter belangen-evenwicht bereikt kan worden?

In de ogen van de regering sluit de overdracht van bevoegdheden aan het provinciaal bestuur, aan bij de huidige praktijk van besluitvorming waar de betreffende provincie(s) en gemeenten een doorslaggevende rol spelen. Kan de regering aangeven of de besluitvorming waaraan gerefereerd wordt, de besluitvorming rondom de 16 burgerluchtvaartterreinen die door het rijk worden aangewezen betreft, dan wel dat hier sprake is van andere besluitvorming? In de procedures voor de aanwijzingen rondom burgerluchtvaartterreinen zal het rijk geconfronteerd zijn met bestuursorganen zoals provincies en gemeenten die een niet eensluitende visie hadden. Kan de regering aangeven of zij in dergelijke gevallen tot een aanwijzing is gekomen die inging tegen de visie van de provincie waarin het vluchtvaartterrein gelegen was?

In het nu voorliggende wetsvoorstel staat de rol van de provincie waarin het burgerluchtvaartterrein gelegen is centraal. Op welke wijze zijn de belangen van de betrokken gemeenten en naburige provincies geborgd? Hebben deze een adviserende rol of daadwerkelijke invloed?

De leden van de SGP-fractie merken op dat het wetsvoorstel «lusten en lasten» in één hand wil leggen. Ligt het niet in de rede om dan ook de verantwoordelijkheid voor de vraag naar en bekostiging van de luchtverkeersleiding aan te passen, dat wil zeggen deze niet langer te laten bepalen door de minister, maar door luchthavenexploitant en luchtverkeersleidingorganisatie gezamenlijk?

1.2.3 Nieuwe normstelling voor geluid en externe veiligheid

Kan de regering aan de leden van de CDA-fractie kenbaar maken op welke wijze zij de omzetting van de huidige BKL-zone naar een gelijkwaardige Lden-zone zal vertalen en welke garanties er zijn dat de huidige gebruiksrechten van kleine velden worden gewaarborgd?

Deelt de regering de analyse van de leden van de CDA-fractie dat de beste manier om de externe veiligheid te vergroten is om de interne veiligheid te verbeteren, en dat onderzoek aantoont dat een ongeluk met een vliegtuig statistisch gezien vaker bij de start of landing plaatsheeft dan gedurende de vlucht? De leden van deze fractie zijn daarom van mening dat het verstandig is om aan het begin of eind (de «koppen») van de start- en landingsbaan geen (hoge) gebouwen te plaatsen. Op welke wijze wordt in het voorliggende wetsvoorstel voorzien in een bouw verbod aan de koppen van de banen?

Kan de regering aangeven waarom zij in het nu voorliggende wetsvoorstel gekozen heeft voor de norm voor risicocontouren tot 10^{-6} . Kan de regering aangeven wat in haar ogen de consequenties zouden zijn wanneer er gekozen wordt voor de norm 10^{-4} ? Is bij de regering bekend wat de kans op een dijkdoorbraak in Noord – en Zuid-Holland is?

In het huidige wetsvoorstel worden risicocontouren voor externe veiligheid gehanteerd tot 10^{-6} . Bovendien krijgt de provincie de mogelijkheid aanvullende eisen te stellen aan de externe veiligheid. Voor dit beleid zijn contouren berekend met behulp van modellen die volgens de leden van de fractie van de VVD boterzacht zijn, aangezien deze modellen noodzakelijkerwijs zijn gebaseerd op veel aannames en verandering van die aannames leidt tot grote veranderingen in de uitkomsten van het model. De leden van de VVD-fractie vragen zich derhalve af waarom deze modeluitkomsten hebben geleid tot concrete maatregelen. Naast het feit dat het berekeningsmodel voor de contouren omstreden is, is het niet toepasbaar voor de General Aviation. Daarnaast verstoren mogelijke externe veiligheidseisen het level playing field, aangezien hierover in internationaal verband niets is afgesproken. De leden van de fractie van de VVD vragen hierop een reactie van de regering. Kan de regering tevens aangeven welke maatregelen zij kan en wil nemen ter verhoging van de interne veiligheid? Naar de mening van de leden van de VVD-fractie is dat een veel betere manier om ook de externe veiligheid te vergroten.

De leden van de PvdA-fractie vragen in hoeverre de contouren voor externe veiligheid en geluid samenvallen. Zijn de gevolgen voor sloop, nieuwbouw en blijfrechten binnen deze twee contouren hetzelfde of zijn er verschillen? Heeft de provincie hier ook beleidsruimte? Is er ten aanzien van externe veiligheid ook een buitengebied aan te merken waar de provincie extra beleidsruimte heeft?

De leden van de PvdA-fractie vragen of het juist is dat de provincie met name beleidsruimte heeft in het 47 Lden gebied, met uitzondering van het 55 Lden-gebied, kortom wat in de Schiphol-terminologie het «buitengebied» wordt genoemd. Hoe is hier de bescherming van de buiten-

gebieden geregeld, afgezien van handhavingspunten in het verlengde van de landingsbaan en woonkernen binnen de 55 Lden contour? Kan de provincie ook handhavingspunten instellen buiten de 55 Lden contour of bijvoorbeeld op de 47 Lden contour?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering nader kan ingaan op de operationele maatregelen ten aanzien van de kleine luchtvaart, die rijk en provincies zouden moeten nemen. Op welke manier gaan rijk en provincie de kleine luchtvaart bij Rotterdam Airport uitplaatsen, zoals reeds in 1998 is toegezegd?

Zodra het kabinet over de evaluatie van het Schipholbeleid zijn standpunt heeft bepaald en de evaluatie met de Tweede Kamer heeft besproken, zal worden beschouwd welke gevolgen dat heeft voor het Besluit burgerluchthavens en andere regelgeving voor de overige burgerluchthavens. De leden van de CDA-fractie kijken terug op een bijzonder prettig verlopen bespreking met het kabinet over het kabinetsstandpunt en verzoeken de regering om in de nota naar aanleiding van het verslag enige woorden te wijden aan de beschouwingen die binnen het kabinet hebben plaatsgevonden over de gevolgen die het overleg heeft voor onder andere het besluit burgerluchthavens.

Zo wordt in het nu voorliggende wetsvoorstel in feite de nieuwe milieuhandhavingssystematiek van Schiphol geprojecteerd op de regionale en kleine luchthavens, terwijl op dit moment die systematiek uitgebreid is geëvalueerd en de regering daarover een standpunt heeft ingenomen, waarbij ondermeer saldering op handhavingspunten mogelijk is, omdat grenswaarden gebaseerd zijn op een te gedetailleerde voorspelling. Ook is uit de Evaluatie Schipholbeleid is gebleken dat niet-akoestische factoren een belangrijke rol spelen in de hinderbeleving van mensen. Een meting over een aangesloten periode van 12 maanden zegt immers weinig over de individuele hinderbeleving.

Deelt de regering de mening van de leden van de CDA-fractie dat het verstandig zou zijn om deze ervaringen mee te nemen in de beraadslagingen rondom de RBML?

De leden van de VVD-fractie constateren verder dat in het voorliggende wetsvoorstel in feite de nieuwe milieuhandhavingssystematiek van Schiphol geprojecteerd wordt op de regionale en kleine luchthavens, terwijl op dit moment die systematiek uitgebreid is geëvalueerd en de regering daarover een standpunt heeft ingenomen, waarbij ondermeer saldering op handhavingspunten mogelijk wordt omdat grenswaarden gebaseerd zijn op een te gedetailleerde voorspelling. Het kabinet heeft Schiphol bovendien gevraagd medio 2007 nut en noodzaak aan te tonen van eventuele uitplaatsing van vliegverkeer naar een andere luchthaven. Op basis van die informatie zal de regering een verkenning uitvoeren. Kan de regering, in het licht van het bovenstaande, aangeven waarom er toch wordt gekozen om het voorliggende wetsvoorstel nu al te behandelen?

De leden van de fractie van de VVD willen nog enkele opmerkingen plaatsen over het gebruik van de handhavingspunten. Momenteel wordt de maximale geluidbelasting door het luchthavenluchtverkeer begrensd door geluidszones (Ke en BKL). Deze zullen bij ingang van de RBML vervangen worden door grenswaarden op handhavingspunten in het verlengde van de baan. Tevens zullen grenswaarden worden gesteld op punten in de bebouwde kom, voorzover deze gelegen zijn in de nabijheid van de Lden contour die de 35 Ke contour vervangt. Zo wordt ook een grens gesteld aan de geluidbelasting daar waar mensen wonen. De waarde van de handhavingspunten zijn een weerslag van de geluidbelasting over een aaneengesloten periode van twaalf maanden.

Handhavingpunten in de bebouwde kom geven echter volgens de leden van de fractie van de VVD het (onjuiste) idee dat deze handhavingpunten er zijn om te voorkomen dat de geluidshinder een voor de omwonenden ontoelaatbare waarde bereikt. Dat zijn zij niet, wat onder meer blijkt uit het feit dat dichterbij de luchthaven hogere waardes voorkomen die daar toelaatbaar worden gevonden.

Daarnaast zegt een meting over een aangesloten periode van 12 maanden niets over de individuele hinderbeleving. Er bestaat nauwelijks een relatie tussen hoeveelheid decibellen en ervaren hinder. Met andere woorden: er is geen duidelijke dosis-effect relatie.

Hinderbeleving kan volgens de leden van de fractie van de VVD effectiever worden bestreden door aandacht te besteden aan:

1. informatievoorziening, voorspelbaarheid
2. zeggenschap (met een belangrijke rol voor CROL)
3. keuzevrijheid in eventuele compenserende maatregelen
4. vertrouwen tussen luchtvaartsector, omgeving en overheid (zie ook rol CROL)

Uit de Evaluatie Schipholbeleid is gebleken dat bovengenoemde niet-akoestische factoren een belangrijke rol spelen. Het zou volgens de leden van de fractie van de VVD verstandig zijn deze les uit de evaluatie mee te nemen in de besluitvorming rondom de RBML. Handhavingpunten zouden eventueel wel gebruikt kunnen worden om de geluidsproductie per overkomend vliegtuig en om de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving te bepalen. Deze leden vragen op bovenstaande een reactie van de regering.

In paragraaf 1.2.3 van de memorie van toelichting wordt gesproken over het vastleggen van handhavingpunten in het luchthavenbesluit. In de discussie rond Schiphol is sprake geweest van de mogelijkheid van het salderen tussen handhavingpunten. Is deze methode uitgesloten bij de regionale luchthavens? De leden van de fractie van de ChristenUnie maken zich wat dit betreft zorgen gezien de toelichting bij artikel 8.44 waar staat dat bij wijziging van het stelsel voor Schiphol wordt gezien of dit consequenties moet hebben voor de regionale luchthavens. Zij zijn van mening dat salderen geen optie mag zijn bij de regionale luchthavens.

In paragraaf 1.2.3 wordt tevens gesteld dat het kabinet geen specifieke grenzen aan de milieugebruiksruimte wil voorschrijven, bijvoorbeeld in de vorm van stand still, omdat dit zich niet verdraagt met de decentralisatiegedachte. De leden van de ChristenUnie-fractie begrijpen deze gedachte, maar vinden het vanuit de bescherming voor het milieu een ongewenste ontwikkeling. Genoemde leden zijn van mening dat er heffingen moeten komen op vliegbewegingen vanuit het principe de vervuiler betaalt.

1.2.4 Scheiding van rollen en verantwoordelijkheden

In het wetsvoorstel vervalt de goedkeuring bij Koninklijk Besluit van de door de exploitant in rekening te brengen tarieven. De leden van de fractie van de VVD vragen zich af op welke wijze gewaarborgd wordt dat de exploitant geen misbruik maakt van zijn machtspositie ten opzichte van de gebruikers, die immers niet zomaar hun activiteiten kunnen verleggen naar een andere luchthaven. Met name het uitvoeren van lijndiensten gaat gepaard met grote financiële risico's: een lijndienst kan niet zomaar worden geannuleerd als er onvoldoende bezetting is. Ook is er sprake van niet geringe investeringen, zoals het voorhanden hebben van onderhoudsvoorzieningen.

In dit verband is het voor de leden van de fractie van de VVD niet duidelijk waarom de regering een onderscheid maakt tussen Schiphol enerzijds en alle regionale en kleine luchthavens anderzijds. Ook de regionale tarieven

dienen in de ogen van deze leden transparant en redelijk te zijn. Ook op regionale luchthavens kan sprake zijn van kruissubsidies. Kan de regering aangeven waarom in relatie tot Schiphol gekozen is voor een sector-specifieke tariefregeling en voor de grote regionale luchthavens niet? Kan de regering tevens aangeven in welk opzicht de belangen van de gebruikers van de grote regionale luchthavens verschillen van die van de gebruikers van Schiphol?

2. BASIS VAN HET NIEUWE STELSEL VOOR BURGERLUCHTHAVENS

2.2 Categorie-indeling burgerluchthavens

De leden van de CDA-fractie zouden van de regering willen vernemen wat de status is van de bepalingen over luchthavens die niet op Nederlands grondgebied zijn gelegen, maar waarvan de milieugevolgen en obstakelbeperkingen wel op Nederlands grondgebied neerslaan, zoals Niederrhein en Geilenkirchen. Deze maken geen deel uit van het voorliggende wetsvoorstel en zullen in een later stadium in de Wet luchtvaart worden opgenomen.

Het kabinet ziet geen reden om andere burgerluchthavens als luchthavens van nationale betekenis aan te merken en daarmee onder het gezag van het Rijk te brengen dan wel te houden. De leden van de ChristenUnie-fractie zien hier graag een verdere onderbouwing voor. Welke criteria worden hiervoor gehanteerd? Genoemde leden zien deze vraag graag beantwoord mede in het licht van de plannen om in de toekomst luchthaven Lelystad aan te wijzen als luchthaven die de groei van Schiphol deels moet opvangen.

2.3 Systematiek wetsvoorstel

2.3.1 Decentralisatie

De leden van de SGP-fractie constateren, dat de decentralisatie van vergunningverlening en handhaving naar de provincies de belangrijkste onderdelen van het wetsvoorstel vormen. Zij vragen zich in algemene zin af of er voldoende deskundigheid beschikbaar is bij de provincies op het terrein van luchthavens en luchtvaart.

Daarnaast vragen de leden van de SGP-fractie zich af of de beoogde decentralisatie niet kan leiden tot een verminderd adequaat nationaal netwerk van regionale en kleine luchthavens. Ligt hier niet een taak voor de rijksoverheid om dit te garanderen?

De leden van de SGP-fractie informeren of niet strakker moet worden vastgelegd waar en hoeveel handhavingpunten moeten komen. Dreigt niet het risico van een zekere wildgroei op dit onderdeel?

2.3.2 Instrumentarium

De leden van de CDA-fractie hechten aan het uitgangspunt dat er in het kader van een «level playing field» waar mogelijk aansluiting gezocht wordt bij internationale regels en specifieke nationale wetgeving, die verder gaat dan Europese regelgeving, vermeden dient te worden. Deze leden zouden van de regering willen vernemen of met het voorliggende wetsvoorstel voor provincies de mogelijkheid gecreëerd wordt om, naast de nationale wetgeving welke eist dat Nederlandse luchtvaartuigen 4 tot 7 dB stiller dienen te zijn dan internationaal (ICAO) is vastgelegd, ook provinciale eisen te stellen? Zal het in de praktijk mogelijk worden dat een

vliegtuig dat goed bevonden wordt door de provincie Zeeland niet langer welkom is in de provincie Groningen?

2.3.4 Luchthavenregeling

Helikopterlandingsplaatsen worden genoemd als voorbeeld van luchthavens waar het gebruik voor luchthavenluchtverkeer geen ruimtelijke consequenties heeft buiten het luchthavengebied. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of dit terecht is gezien de geluidsoverlast die helikopters veroorzaken? In het wetsvoorstel en de memorie van toelichting wordt vrijwel alleen over militaire helikopterlandingsplaatsen gesproken. Er is in het wetsvoorstel geen regelgeving opgenomen voor grootschalig burger-helikopterverkeer. Is het kabinet bereid het wetsvoorstel alsnog op dit punt aan te passen nu er plannen zijn voor de bouw van helihavens bij grote steden ten behoeve van lijndiensten voor zakenreizigers? Is het kabinet van mening dat deze ontwikkeling wenselijk is?

2.3.6 Samenhang met Schipholwet

Bij de vormgeving van de systematiek voor de overige luchthavens is aangesloten bij de systematiek voor Schiphol, zoals deze in de Schipholwet is vastgelegd. Met dit wetsvoorstel wordt daarom een deel van de bepalingen die gelden voor Schiphol van toepassing verklaard op burgerluchthavens van regionale en nationale betekenis. De leden van de CDA-fractie vernemen graag van de regering of het mogelijk is om eventuele wijzigingen in de Schipholwet rechtstreeks in de voorliggende wet door te laten werken, dan wel dat eventuele nieuwe inzichten voortkomend uit het Schipholbeleid gevolgd dienen te worden door een volwaardig wetstraject alvorens zij van toepassing zijn op de burgerluchthavens van regionale en nationale betekenis.

2.4 Luchthavenbeleid provinciaal bestuur

De regering geeft aan dat, gelet op de rechtszekerheid van de exploitant een luchthaven niet zonder meer gesloten kan worden. Zo kan het zijn dat een exploitant of andere rechthebbende schadeloos gesteld moet worden. De leden van de CDA-fractie vragen welke specifieke bescherming een exploitant heeft en op welke wijze de gebruikers betrokken dienen te worden bij een wijziging van de openingstijden, mede gezien de consequenties van deze besluiten voor de klanten van de luchtvaartmaatschappijen en dus voor de luchtvaartmaatschappijen zelf. Nu worden naast Schiphol nog 16 burgerluchtvaartterreinen door het rijk aangewezen. Zou de regering bereid zijn om te overwegen dat in de wet wordt opgenomen dat deze 16 burgerluchtvaartterreinen slechts bij AMvB met voorhang gesloten zouden kunnen worden?

De leden van de PvdA-fractie vragen een nadere onderbouwing van het uitgangspunt dat de provincie als gebiedsregisseur de juiste bestuurslaag is om integrale afwegingen te maken ten aanzien van lokale en regionale belangen, met name als het gaat om milieu en ruimtegebruik. Kan de regering hierop ingaan?

De leden van de fractie van de PvdA vragen of er een vergelijking kan worden getrokken tussen een verbinding tussen twee regionale vliegvelden en een rijkssnelweg van nationaal belang. Zo nee, waarom niet, en wat is het principiële verschil?

De leden van de fractie van de PvdA vragen in hoeverre er bij de regionale burgerluchthavens sprake is van provinciegrensoverschrijdende belangen. Wie maakt in dat geval een integrale afweging van belangen? Wat gebeurt er als twee provincies tegenstrijdige belangen hebben? Welk

percentage van passagiers en vracht heeft een (eind)bestemming die buiten de provincie zelf ligt? De leden van de PvdA-fractie vragen op welke manier is gewaarborgd dat bij de provincies voldoende deskundigheid aanwezig zal zijn om de nieuwe bevoegdheden uit te oefenen. Hoeveel extra ambtelijke capaciteit is nodig en hoeveel is daarvan al gerealiseerd? Bestaat het risico van vermenigvuldiging van ambtenaren met dezelfde deskundigheid? Heeft de regering overwogen om een kenniscentrum in te stellen voor de regionale luchtvaart?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering een globale inschatting kan maken van de mogelijke gevolgen voor toekomstige afwegingen voor wat betreft de belangen economie, milieu en veiligheid in de diverse provincies? Is het juist dat, met uitzondering van Zuid-Holland, de provincies een historie hebben als promotor van hun regionale vliegvelden?

De leden van de fractie van de VVD zijn van mening dat een netwerk van luchthavens met voldoende capaciteit van groot belang is voor Nederland. Luchthavens zijn de rasterpunten in een netwerk van belangrijke infrastructuur en het behoud van een dergelijk netwerk is van nationaal belang. Is de regering van mening dat de voorgestelde decentralisatie voldoende zorg kan blijven dragen voor het bestaan van dit netwerk? Licht het niet in de lijn der verwachting dat regionale bestuurders zullen streven naar regionale optimalisatie van hun luchthavenbeleid, waardoor het gevaar bestaat dat de som van al het regionale beleid op nationaal niveau een suboptimaal resultaat levert?

De leden van de SGP-fractie informeren hoe provinciegrens-overschrijdende zaken worden aangepakt (EV en geluidscontouren). Hebben naastgelegen provincies een adviserende rol of daadwerkelijk invloed?

3. HET LUCHTHAVENLUCHTVERKEER VAN BURGERLUCHTHAVENS

3.2 Geluid

3.2.1 Bepalen van de geluidsbelasting

Er wordt gesteld dat alle luchthavens behalve Schiphol op dit moment 's nachts zijn gesloten. De nachtperiode is daarbij gedefinieerd als zeven aaneengesloten uren tussen 23.00 en 7.00 uur (artikel 25, vierde lid, Luchtvaartwet). In artikel III onderdeel C van voorliggende wetswijziging vervalt artikel 25 echter. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of dit betekent dat met deze wetswijziging de luchthavens alleen gesloten kunnen worden middels het luchthavenbesluit? Is de minister bereid alsnog een algehele nachtelijke sluiting van alle regionale luchthavens op te nemen in de Wet luchtvaart?

3.6 Beperkt openbaar karakter luchthavens

De leden van de CDA-fractie zouden van de regering willen vernemen of, met de keuze om in het onderhavige wetsvoorstel het openbare karakter vast te leggen voor luchthavens waarvoor een luchthavenbesluit moet worden vastgesteld, het aantal luchthavens met een openbaar karakter zal toenemen of afnemen?

Bij de behandeling van de wet rondom de economische regulering op Schiphol is door beide Kamers veel aandacht besteed aan de hoogte van de tarieven. Kan de regering aangeven op welke wijze er toezicht is op de totstandkoming van de tarieven van de regionale luchthavens? De leden

van de CDA-fractie vernemen graag van de regering waarom er voor bijvoorbeeld de luchthavens Rotterdam, Lelystad en Eindhoven niet is gekozen om te komen tot eenzelfde tarievenstructuur. Het zou immers mogelijk kunnen zijn dat, in het kader van het mainportbeleid, een carrier van het streng gereguleerde Schiphol wordt uitgeplaatst naar een luchthaven waar geen enkele afspraak is rondom de tariefvaststelling?

De leden van de CDA-fractie vragen op welke wijze wordt gegarandeerd dat men wel kan blijven oefenen, nu de regering er voor kiest om de exploitant voortaan toestemming te laten geven voor circuitvluchten, oefenvluchten en proefvluchten?

4. RUIMTELIJKE INDELING ROND BURGERLUCHTHAVENS

4.1 Algemeen

De leden van de PvdA-fractie vragen welke tijdswinst te verwachten is ten opzichte van de oude procedure Luchtvaartwet-PKB-Aanwijzingen. Hoeveel worden de administratieve lasten gereduceerd? Per wanneer zullen de PKB's niet meer van kracht zijn op de regionale luchthavens?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering nader kan ingaan op de directe doorwerking van de provinciale besluiten in de bestemmingsplannen. Betekent dit ook dat de bestemmingsplannen niet meer aangepast hoeven te worden?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de provincie middels een besluit de kleine luchtvaart kan uitplaatsen. Kan de provincie middels een besluit de gebruiksruimte reduceren, of op 0 stellen? Kan de provincie anderszins besluiten om een regionale luchthaven te sluiten? Is de provincie geheel vrij om de grenswaarden van handhavingspunten naar eigen inzicht te wijzigen, om extra handhavingspunten in te stellen, en nieuwe grenswaarden in te stellen voor externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging?

4.2 Bepalingen ruimtelijke ordening

De regering geeft aan dat het binnen het beperkingengebied voornamelijk gaat om beperkingen van de aanwezigheid van woningen, scholen, ziekenhuizen en andere gevoelige en kwetsbare gebouwen in de nabije omgeving van een luchthaven en dat er gebieden worden aangewezen waar de nieuwbouw van deze gebouwen in beginsel verboden is. De leden van de CDA-fractie zouden van de regering willen vernemen op basis van welke criteria bepaald wordt of een gebouw gevoelig dan wel kwetsbaar is. Ook willen deze leden vernemen hoe het begrip «in beginsel» geïnterpreteerd dient te worden.

De regering verwijst naar motie Hofstra waarin het begrip «blijfrecht» is geïntroduceerd (27 603, nr. 74). Is de werking van deze motie ook door de regering geëvalueerd? Zo ja, wat waren de resultaten van de evaluatie? Door de leden van de CDA-fractie is meerdere malen aandacht gevraagd voor de positie van agrariërs wiens perceel veilig genoeg is om te werken, maar te onveilig om te slapen, terwijl deze agrariërs vanwege de bedrijfsvoering op hun bedrijf moeten wonen. Hoe gaat de regering hiermee in het voorliggende wetsvoorstel om?

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom de provincie via het afgeven van een verklaring van geen bezwaar toch de mogelijkheid krijgt om ontheffing te geven voor nieuwbouw in de 55 Lden of de 10⁻⁶ contour. Deelt de regering de mening dat de luwte van de provinciale bestuurs-

laag, wat dit betreft, geen gelukkige combinatie vormt met de druk die projectontwikkelaars kunnen uitoefenen? Waarom wordt de bevoegdheid tot het afgeven van een verklaring van geen bezwaar niet bij het rijk neergelegd? Waarom wordt op dit belangrijke punt afgeweken van de systematiek van het wetsvoorstel, waarbij het rijk een minimum beschermingsnorm oplegt, die de provincie mag aanscherpen? In het Besluit burgerluchthavens zal worden omschreven in welke gevallen voor woningen en andere kwetsbare gebouwen door het bevoegde gezag een verklaring van geen bezwaar kan worden afgegeven. Voor kantoren kan het bevoegde gezag zelf echter de criteria ontwikkelen. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen waarom dit onderscheid wordt gemaakt?

5. TOTSTANDKOMING LUCHTHAVENBESLUIT EN -REGELING BURGERLUCHTHAVENS

5.5 Geen beroep bij bestuursrechter

De Raad van State heeft u geadviseerd om af te zien van plaatsing van enkele bepalingen van het wetsvoorstel op de bijlage bij de Awb. Gevolg zou zijn dat tegen de vaststelling van een luchthavenbesluit of -regeling geen beroep open staat bij de bestuursrechter, ook niet tegen de onderdelen van het besluit die niet het karakter hebben van een algemeen verbindend voorschrift. Rechtsbescherming kan uitsluitend worden geboden door de burgerlijke rechter. De Raad refereerde aan de analogie met artikel 15, derde lid, van de Tracéwet, die wel voorziet in een beroepsmogelijkheid tegen een tracébesluit, dat overeenkomstige gevolgen heeft als een luchthavenbesluit. In de ogen van de leden CDA-fractie heeft u onvoldoende gemotiveerd waarom de analogie met de Tracéwet een onjuiste is, graag zouden zij van u meer duidelijkheid op dit punt zien.

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom tegen een door de provincie te nemen luchthavenbesluit of luchthavenregeling geen beroep mogelijk is bij de bestuursrechter. Waarom is hier de Schipholwet als uitgangspunt genomen en niet de Algemene wet bestuursrecht? Is wel bezwaar mogelijk bij de bestuursrechter of de Raad van State?

Deze leden vragen wat de rol is van Provinciale Staten bij het vaststellen van een luchthavenbesluit of luchthavenregeling ten opzichte van de rol van Gedeputeerde Staten? Is formele goedkeuring van Provinciale Staten vereist? Is goedkeuring van het gebruiksplan door Provinciale of Gedeputeerde Staten vereist? Zo neen, waarom niet?

De leden van de fractie van de VVD achten de directe doorwerking van een luchthavenbesluit in de gemeentelijke bestemmingsplannen een hele vooruitgang. Wel hebben deze leden bedenkingen over de beroepsmogelijkheden. De Raad van State heeft aangegeven dat dit geen goede zaak is. Zeker nu wat betreft de voorbereiding van het luchthavenbesluit aansluiting wordt gezocht bij de planologische regelgeving en dus *een ieder* zijn zienswijze mag indienen. Dit kan al gauw leiden tot een mer à boire, waardoor het risico van onzorgvuldige afweging toeneemt. Deze leden vragen een reactie van de regering.

Het luchthavenbesluit en de luchthavenregeling worden met dit wetsvoorstel op de zogeheten negatieve lijst van de Awb geplaatst (paragraaf 5.5 memorie van toelichting). Hierdoor is het niet mogelijk beroep op grond van de Awb in te stellen. De Raad van State heeft hier blijkens haar advies ernstige bezwaren tegen. In de repliek van het kabinet wordt niet op alle door de Raad genoemde bezwaren ingegaan. De leden van de ChristenUnie-fractie zouden graag nog een reactie zien ten aanzien van de

vergelijking met de Tracéwet (artikel 15, derde lid) en de opmerking van de Raad dat beroepsprocedures gezien de aard van de materie, beter aan de bestuursrechter dan aan de civiele rechter kunnen worden voorgelegd.

6. COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG BURGERLUCHTHAVENS

De leden van de fractie van het CDA vragen op welke wijze er lering wordt getrokken uit de evaluatie van de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS)? Kan de regering aangeven waarom de samenstelling een bevoegdheid is van Gedeputeerde Staten, en niet van Provinciale Staten? Op welke wijze worden bewoners en gebruikers bij het overleg betrokken, waarom heeft de regering er voor gekozen om deze groepen niet standaard aanwezig te laten zijn? Hoe wordt omgegaan met luchthavens die nabij provinciegrenzen, zoals vliegveld Hilversum?

De leden van de PvdA-fractie vragen eveneens waarom de bewoners- (organisaties) niet zijn vertegenwoordigd in de «commissie regionaal overleg», die de commissie ex art. 28 gaat vervangen. Deelt de regering de mening dat met betrekking tot Rotterdam Airport ook de Rotterdamse deelgemeenten Overschie en Hillegersberg-Schiebroek in de commissie regionaal overleg vertegenwoordigd zouden moeten zijn? Waarom is er bij een luchthavenregeling, in tegenstelling tot een luchthavenbesluit, volgens het wetsvoorstel geen commissie regionaal overleg verplicht?

Het grote wantrouwen dat er is ontstaan tussen regio en luchtvaartsector en het Schipholdossier, heeft volgens de leden van de VVD-fractie uitgezeten dat het uitermate belangrijk is dat er overleg plaatsvindt met alle betrokken partijen en dat er ook (juridische) ruimte is om besluiten, voortvloeiend uit dit overleg, uit te voeren. Provincies zijn in het huidige wetsvoorstel verplicht gemeenten, de exploitant en (indien van toepassing) de luchtverkeersleiding te laten deelnemen in de CROL's. De leden van de fractie van de VVD vragen zich af waarom er niet is gekozen om ook de gebruikers een verplichte plek te geven in de CROL's. De provincie kan er volgens het huidige voorstel voor kiezen deze partijen niet in deze commissie te laten deelnemen. Deze leden vragen een nadere motivering voor deze keuze.

De taak van de commissie regionaal overleg burgerluchthavens is minder strak omschreven dan die van de huidige commissies artikel 28. De leden van de ChristenUnie-fractie zien dit graag gemotiveerd.

8. VEILIGHEID LUCHTHAVENS

8.3 Certificering

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom de geldigheidstermijn van het veiligheidscertificaat wordt verlengd van 3 naar 5 jaar. Wat is de reden dat hier beknibbeld wordt op de interne veiligheid?

10. GEVOLGEN VAN HET WETSVORSTEL

10.3 Kennisoverdracht

De evaluatie van de Wet luchtvaart heeft duidelijk gemaakt dat luchtvaart een complexe materie is. Kan de regering bij benadering aangeven hoeveel externe deskundigen tegen welke kosten zij heeft geraadpleegd om tot haar oordeel te komen? Is de regering met de leden van de CDA-fractie van mening dat het weinig zinvol is wanneer het wiel 13 keer opnieuw wordt uitgevonden; op het departement van Verkeer en Waterstaat en vervolgens in de 12 verschillende provinciehuizen? Op welke

wijze wordt dit voorkomen? Ziet de regering het als wenselijk dat er een centraal kenniscentrum, waarin de verschillende provincies zijn vertegenwoordigd, wordt opgezet en gefaciliteerd? Of dat er aansluiting wordt gezocht bij de kenniscentra die rondom Schiphol worden ontwikkeld, zoals het KDC en de CROS?

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 8.41

Met de regering zijn de leden van de CDA-fractie van mening dat medische vluchten geaccommodeerd dienen te worden. Kan de regering bevestigen dat in de nu voorliggende wet adequaat is geregeld dat medische vluchten op alle regionale luchthavens kunnen worden geaccommodeerd? Zou de regering willen overwegen om deze vluchten niet mee te laten tellen in de geluidsruimte?

Een van de bovenprovinciale belangen is het gebruik van Rotterdam Airport voor regeringsvluchten. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat het altijd, op elk tijdstip, mogelijk moet zijn om deze vluchten via Rotterdam Airport te laten plaatsvinden.

Artikel 8.44

De leden van de fractie van de VVD hebben ook nog enkele vragen met betrekking tot de grenswaarden voor lokale luchtverontreiniging (lid 2). Deze leden vragen zich met name af hoe de provincies om zullen gaan met vliegtuigen die nationaal en internationaal aan de luchtverontreinigingseisen voldoen in relatie tot lokale luchtverontreinigingsproblematiek door bijvoorbeeld autoverkeer.

De leden van de VVD-fractie vragen wat de betekenis van lid 3 is in dit verband? Bij of krachtens AMvB worden regels gesteld omtrent grenswaarden, in ieder geval omtrent het opnemen van grenswaarden voor de geluidbelasting. Is de regering ook voornemens om bij of krachtens AMvB regels te stellen omtrent het opnemen van grenswaarden voor lokale luchtverontreiniging? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?

Artikel 8.49

De leden van de VVD-fractie staan positief tegenover de vereenvoudiging van de procedure tot vaststelling van een luchthavenbesluit of -regeling. Zij vragen zich wel af waarom de termijn voor de afgifte van een verklaring van veilig gebruik op negen weken is gesteld. Kan de regering meer in detail aangeven wat er precies moet gebeuren voordat een verklaring van veilig gebruik kan worden afgegeven? In hoeverre is die termijn van 9 weken redelijk?

Artikel 8.53

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering nader kan aangeven hoe de tarieven door de NMa getoetst gaan worden. Betreft het hier een ex-ante toetsing of gaat het slechts om het tegengaan van misbruik van een economische machtspositie, zoals bedoeld in art. 24 van de Mededingingswet? Deelt de regering de mening dat het laatste niet veel om het lijf heeft? Zal het tegengaan van te hoge tarieven even effectief zijn als is gebleken bij het benzinekartel, de kabelexploitanten en de energiebedrijven, oftewel in het geheel niet effectief? Hoe wordt de Vervoerkamer hierbij betrokken? Hoeveel fte is inmiddels vrijgemaakt voor tarieftoezicht op de luchtvaart? Is het mogelijk dat bepaalde regionale luchthavens ten

opzichte van hun klanten een economische machtpositie hebben? Zo
neen, waarop is dan het tarieventoezicht gebaseerd?

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De adjunct-griffier van de commissie,
Van der Sman