

Vergaderjaar 2007–2008

**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 (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens)**

**C**

### **MEMORIE VAN ANTWOORD**

Ontvangen 9 april 2008

Ik dank de leden van de fracties van het CDA, de VVD, de PvdA en de SP voor de vragen die zij hebben gesteld over het wetsvoorstel Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) en de leden van de fracties van D66, SGP en Christen-Unie voor de getoonde belangstelling. Bij de beantwoording van de vragen wordt de volgorde van het voorlopig verslag gevolgd. De vragen zijn – al dan niet samengevat – cursief weergegeven. De beantwoording geschiedt mede namens de Staatssecretaris van Defensie.

#### **1. OPPORTUNITEIT WETSVOORSTEL**

In het voorjaar van 2008 is het kabinet voornemens de Luchthavennota te presenteren. De commissie vraagt het kabinet aan te geven waarom deze wijziging van de Wet luchtvaart alsnog in de Eerste Kamer afgehandeld zou moeten worden? Wat gaat er mis indien – in het zicht van de Luchthavennota – de meer logische route gevolgd zou worden?

Het wetsvoorstel RBML bevat een aantal elementen die los staan van de in voorbereiding zijnde Luchthavennota en die het van belang doen zijn dat het wetsvoorstel kan worden afgehandeld. Het betreft m.n.:

1. implementatie van bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago);
2. stroomlijning van besluitvormingsprocedures;
3. nieuw stelsel voor normering.

Ad 1: Met het wetsvoorstel wordt voldaan aan de in het Verdrag van Chicago opgenomen verplichting de internationale eisen in nationale regelgeving op te nemen. Op grond van bijlage 14 heeft Nederland onder meer de verplichting over te gaan tot certificering van luchthavens en hun veiligheidsmanagementsysteem. Door het wetsvoorstel wordt dit systeem met betrekking tot de certificering afdwingbaar gemaakt. Mede met het oog op een audit door ICAO van de implementatie van het Verdrag van Chicago in april 2008, is zo spoedig mogelijke implementatie van bijlage 14 wenselijk.

Ad 2: Nu moeten voor de aanwijzing van regionale en kleine luchthavens op basis van de Luchtvaartwet twee procedures worden doorlopen om tot een besluit te komen. Er dient een geldige planologische kernbeslissing te zijn en, daarop gebaseerd, de aanwijzing. De praktijk laat zien dat met deze procedures veel tijd is gemoeid, alvorens er een onherroepelijk besluit ligt. Dit wetsvoorstel beoogt door stroomlijning en vereenvoudiging van de benodigde procedures de procedures sneller en doelmatiger in te richten en de (administratieve) lastendruk terug te dringen. Volgens dit wetsvoorstel kan een luchthavenbesluit worden genomen zonder een dubbele procedure te hoeven doorlopen. Dit is met het oog op het herstellen van de besluitvormingsprocedure bij Lelystad (na uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State) relevant.

Ad 3: De huidige wetgeving is niet toereikend op het gebied van milieunormering. Zo ontbreekt een basis voor het voeren van beleid voor externe veiligheid. Dit wetsvoorstel voorziet hierin. Voorts gaat de normering voor vliegtuiggeluid nu uit van verschillende dosismaten en geluidszones voor groot en klein vliegverkeer (uitgedrukt in Ke en Bkl). In dit wetsvoorstel wordt voor burgerluchthavens de Europese geluidsmaat Lden ingevoerd. Bovendien wordt een verbeterd instrumentarium geïntroduceerd voor de handhaving.

Bovengenoemde elementen laten zien dat de huidige Luchtvaartwet aan aanpassing toe is. Het voorliggende wetsvoorstel is in hoge mate kaderwetgeving waarbij de invulling geschiedt bij AMvB's en waarbij ruimte wordt gelaten voor keuzes in de Luchthavennota. Het is dus niet logischerwijs zo dat wet en Luchthavennota in serie zouden moeten worden geschakeld. Parallelschakeling is gezien de urgentie met betrekking tot de besluitvormingsprocedures over regionale luchthavens raadzaam. Op de invulling van de Luchthavennota loopt het wetsvoorstel niet vooruit en daarop behoeft dus ook niet te worden gewacht. De genoemde elementen illustreren de opportuniteit van het wetsvoorstel en benadrukken waarom het gewenst is de behandeling op korte termijn voort te zetten.

Het wetsvoorstel bepaalt dat de luchthavens Rotterdam, Maastricht, Eelde en een burgervoortzetting van het militaire luchtvaartterrein Twenthe (vooralnog) van nationale betekenis zijn. Eventuele decentralisatie van deze luchthavens zou dus pas kunnen plaatsvinden nadat hierover met de Staten-Generaal is gesproken, aangezien een koninklijk besluit dat hiertoe strekt een voorhang vereist in de Eerste en de Tweede Kamer. Ten aanzien van de luchthaven Lelystad is al eerder – bij nota van wijziging – in het wetsvoorstel bepaald dat dit sowieso een luchthaven van nationale betekenis is. Op het wel of niet decentraliseren van de andere regionale luchthavens wordt ingegaan in de Luchthavennota. Wat betreft de kleine velden is er geen enkele reden om met de decentralisatie te wachten. Er is en zal ook geen sprake zijn van samenhang met besluiten over de mainport Schiphol. De kleine velden worden dus in elk geval gedecentraliseerd. Wachten betekent alleen maar onzekerheid en onduidelijkheid voor provincies, luchthavens en gebruikers. De uitkomsten van de Luchthavennota wil ik graag met de Staten-Generaal bespreken. Zoals ook uit de verdere memorie van antwoord blijkt, zou ik de behandeling van het wetsvoorstel daarmee niet willen ophouden.

## **2. VRAGEN**

De leden van de CDA-fractie hebben behoefte aan een enkele verduidelijking. Decentralisatie is op zich een goede gedachte, maar in hoeverre is het nationale binnenlandse vliegverkeer te beschouwen als iets provinciaals? De verdere ontwikkeling van regionale luchthavens in samenhang

met de ontwikkeling van Schiphol ontstijgt toch de belangen en mogelijkheden van onderscheiden provincies? Dan zal standaardisatie van normen toch voor de hand liggen. De leden van de CDA-fractie vragen dan ook welke handvatten het wetsvoorstel biedt, anders dan het zware middel van de aanwijsbevoegdheid van de bewindspersonen, om hier tot voor alle gebruikers werkbare bandbreedte te komen van te hanteren normen?

Het is juist dat de verdere ontwikkeling van regionale luchthavens in samenhang met die van Schiphol de belangen van de provincies ontstijgt. Op grond van het huidige wetsvoorstel zijn daarom vooralsnog alleen de kleine luchthavens, helikopterterreinen en zweefvliegvelden gedecentraliseerd en blijft het rijk verantwoordelijk voor de besluitvorming over (de ontwikkeling van) de luchthavens Rotterdam, Maastricht, Eelde en een burgervoortzetting van het militaire luchtvaartterrein Twenthe. In het wetsvoorstel zijn deze luchthavens (vooralsnog) aangewezen als nationale luchthavens. De luchthaven Lelystad is bij nota van wijziging in het wetsvoorstel opgenomen als luchthaven van nationale betekenis. De beantwoording van de vraag of deze luchthavens daadwerkelijk een nationale rol hebben vindt plaats in het kader van de Luchthavennota. Mocht blijken dat een bepaalde luchthaven geen rol van nationale betekenis gaat vervullen, dan kan worden besloten deze luchthaven alsnog de status van luchthaven van regionale betekenis te geven. Pas op dat moment gaat de besluitvorming over naar een provincie. Dit laatste gebeurt overigens alleen nadat de Staten-Generaal hierover is gehoord.

In de besluiten van de provincies over de luchthavens van regionale betekenis is vervolgens een hoge mate van uniformiteit gewaarborgd doordat de toe te passen milieunormen centraal in het Besluit Burgerluchthavens worden vastgelegd. Deze normstelling geschiedt in overeenstemming met de minister van VROM. Provincies zijn bij het vaststellen van een luchthavenbesluit verplicht rekening te houden met deze normen, waardoor in belangrijke mate standaardisatie van de normering wordt bereikt. In het Besluit Burgerluchthavens wordt in ieder geval de normering voor geluid opgenomen. De hoogte van de grenswaarden die – gelet op de normstelling in het Besluit Burgerluchthavens – in het luchthavenbesluit moeten worden opgenomen, wordt overigens niet voorgeschreven. De provincies zijn vrij in het bepalen van de grootte van de contour (de toegestane hoeveelheid verkeer). Op grond van het wetsvoorstel mogen de provincies voorts in aanvulling op de normen in het Besluit Burgerluchthavens alleen op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid aanvullende normen opnemen in een luchthavenbesluit. Deze extra maatregelen van de provincies betreffen met name maatregelen in de ruimtelijke sfeer, bijvoorbeeld in de vorm van extra handhavingpunten boven de wettelijk verplichte handhavingpunten.

Voorts is in het wetsvoorstel de zogenaamde rijkstoets opgenomen. Op grond hiervan kan het rijk ieder luchthavenbesluit of iedere luchthavenregeling aan nationaal beleid, zoals bijvoorbeeld opgenomen in de Luchthavennota, toetsen. Het rijk ziet er door middel van de rijkstoets op toe dat er geen dusdanige beperkingen in provinciale besluiten worden opgenomen dat internationale toelatingseisen illusoir worden. De rijkstoets is derhalve een extra instrument om, naast de aanwijzingsbevoegdheid, uniformiteit in de uitoefening van de bevoegdheden van de provincies op het gebied van luchthavens te bewerkstelligen.

Voor zover de vraag ertoe strekt dat het onwenselijk wordt geacht dat provincies zelf eisen zouden kunnen stellen aan vliegtuigen en het vliegen geldt het volgende. De decentralisatie van bevoegdheden aan provincies heeft met name betrekking op de afweging die in het kader van ruimtelijke ordening en milieu moet worden gemaakt en niet op de eisen die aan

individuele luchtvaartuigen kunnen worden gesteld. Het is bijvoorbeeld niet mogelijk om luchtvaartuigen uit te sluiten van het gebruik van een luchthaven vanwege de, in de ogen van de provincie, te hoge geluidsproductie. Alle toestellen die voldoen aan de internationale (inclusief Europese) toelatingseisen dienen ook toegang te hebben tot de Nederlandse luchthavens. De decentralisatie heeft uitsluitend betrekking op de gebruiksmogelijkheden van luchthavens. Provincies kunnen, evenals het rijk op grond van de huidige regelgeving, alleen eisen stellen aan het gebruik van de luchthaven. Dit kan bijvoorbeeld worden vormgegeven middels beperkte openingstijden of andere gebruiksbeperkingen in de tijd.

De leden van de VVD-fractie hebben met verbazing kennis genomen van het voorstel van wet. De leden van de VVD-fractie achten de decentralisatie het cruciale punt van deze wetgeving. De mening van het kabinet dat de kleine velden in elk geval worden gedecentraliseerd lijkt de leden van de VVD-fractie voorbarig. Zij vragen of het bijvoorbeeld doelmatig is voor de provincie om het veld Hoogetveen te besturen als Groningen/Eelde niet wordt gedecentraliseerd?

Decentralisatie is één van de onderdelen van het wetsvoorstel. Zoals hierboven is toegelicht biedt het wetsvoorstel de ruimte om in een later stadium een keuze te maken over het nationaal houden respectievelijk decentraliseren van de regionale luchthavens. Het kabinet is echter van mening, zoals ook hierboven is gesteld, dat de zogenaamde kleine velden nu al kunnen worden gedecentraliseerd. Er is geen enkele reden om met de decentralisatie van deze velden te wachten. Er is en zal ook geen sprake zijn van samenhang met Schiphol, zoals mogelijk wel geldt voor een of meer van de regionale luchthavens. De kleine velden worden dus in elk geval gedecentraliseerd. Wachten betekent alleen maar onzekerheid en onduidelijkheid voor provincies, luchthavens en gebruikers. Uitgangspunt bij de decentralisatie is dat provincies voor de burgerluchthavens van regionale betekenis bevoegd gezag worden. Hiermee krijgt de provincie de bevoegdheid te besluiten over de milieuruimte van een luchthaven en de ruimtelijke implicaties daarvan. De provincies zijn hiervoor goed geëquipeerd gelet op de rol die zij nu al vervullen in het kader van het omgevingsbeleid en de vergunningverlening op milieugebied. Op dit gebied hebben zij dan ook meer dan voldoende expertise. Luchthavens van regionale betekenis passen goed bij deze rol en de aanwezigheid van een luchthaven van nationale betekenis in een provincie staat daar los van. De door de leden van de VVD-fractie in dit verband gebruikte term «besturen» suggereert mogelijk een verdergaande verantwoordelijkheid dan die met dit wetsvoorstel door het rijk aan de provincies wordt overgedragen. Voor de gang van zaken op en rond de luchthaven zijn en blijven luchthavenexploitanten namelijk primair in belangrijke mate zelf verantwoordelijk.

Meer algemeen vragen de leden van de VVD-fractie welke consequenties de voorliggende wet heeft voor lopende afspraken en projecten, bijvoorbeeld betreffende verbeteringen op de luchthavens van Lelystad en Groningen. Voorts wensen de leden van de VVD-fractie te vernemen wat het betekent voor de beoogde doorstart voor Twente?

Het wetsvoorstel heeft geen consequenties voor de lopende procedures met betrekking tot Lelystad en Groningen. Het overgangsrecht maakt het mogelijk dat deze procedures onder de oude wetgeving kunnen worden afgerond. Zoals hierboven is toegelicht zijn Lelystad en Eelde in het wetsvoorstel luchthavens van nationale betekenis en blijft Lelystad en vooralsnog ook Eelde vallen onder de verantwoordelijkheid van het rijk. Hoe

de keuze met betrekking tot eventuele decentralisatie ook uitpakt, het rijk blijft de procedures afronden die onder de vigerende wetgeving zijn opgestart.

Ook voor de militaire luchthaven Twenthe is vooralsnog bepaald dat deze luchthaven na een mogelijke voortzetting als burgerluchthaven van nationale betekenis is. Het rijk blijft verantwoordelijk voor deze luchthaven en neemt sinds vorig jaar via het Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf deel aan het onderzoek naar de gebiedsontwikkeling in Twente, waarbij ook de mogelijke voortzetting van Twenthe als burgerluchthaven wordt onderzocht. In ieder geval zal Twenthe gedurende maximaal drie jaar kunnen openblijven voor general aviation, zodat in die periode een eventuele voortzetting als burgerluchthaven gewaarborgd is. Van groot belang hierbij is de rol van de regio en de ontwikkeling (door de regio) van een positief businessplan. Via een amendement is er extra geld vrijgemaakt om de luchthaven in de overgangperiode open te houden voor charters wanneer de regio hiervoor een sluitende businesscase levert en wanneer dit volgens de regels van staatssteun en aanbesteding mogelijk is. Mocht worden besloten tot een voortzetting van Twenthe als burgerluchthaven van nationale betekenis dan is het rijk verantwoordelijk voor de procedure om te komen tot een luchthavenbesluit waarin deze voortzetting als burgerluchthaven wordt vastgelegd.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af waarom, nu de Luchthavennota er nog niet is, ervoor gekozen is de decentralisatie van de overige luchthavens wel door te zetten. Zij menen dat de overwegingen die ten aanzien van de luchthavens van nationale betekenis zijn uitgesproken (met name een zorgvuldige afweging van de belangen van lokaal economisch rendement en milieu en het voorkomen van regionale concurrentie) óók gelden voor de zogeheten regionale luchthavens.

Besluiten over luchthavens van regionale betekenis vereisen zeer zeker ook een zorgvuldige afweging van economische en milieuaspecten. Dit uitgangspunt acht het kabinet echter niet in strijd met de decentralisatie van bevoegdheden voor luchthavens van regionale betekenis. Provincies zijn reeds op tal van gebieden bevoegd besluiten te nemen over milieu en ruimtelijke ordening. Daarnaast zullen in het Besluit Burgerluchthavens de milieunormen worden opgenomen die provincies bij ieder besluit in acht moeten nemen, naast eisen en verplichtingen uit andere wetgeving zoals de Wet Luchtkwaliteit en de Flora- en Faunawetgeving. Door de decentralisatie wordt een integrale afweging van alle lokale en regionale belangen (zoals economisch rendement en milieu) mogelijk gemaakt waar de lusten en lasten worden gevoeld: op het regionale niveau. Dit geldt zeker voor de kleine luchthavens die nu in het wetsvoorstel onder de bevoegdheid van de provincies vallen. Verder is door amendering van de Tweede Kamer in het wetsvoorstel opgenomen dat de bevoegdheid tot het nemen van een luchthavenbesluit of -regeling niet kan worden gedelegeerd aan Gedeputeerde Staten en deze besluiten altijd door Provinciale Staten genomen moet worden. Dit zorgt daarmee voor een vergelijkbare situatie als op rijksniveau, waar luchthavenbesluiten voor burgerluchthavens altijd een voorhang bij de Staten-Generaal vragen, en derhalve het democratisch gekozen orgaan bij al deze luchthavenbesluiten het laatste woord heeft. Bovendien is ten aanzien van de provinciale besluiten ook een rechterlijke toets mogelijk.

De luchthavens Rotterdam, Maastricht en Eelde blijven (vooralsnog) van nationale betekenis. De luchthaven Lelystad is bij nota van wijziging in het wetsvoorstel opgenomen als luchthaven van nationale betekenis. Dit zijn luchthavens die groot commercieel verkeer (lijn-, vracht- en chartervluchten) kunnen ontvangen. Deze luchthavens zullen tot op zekere

hoogte met elkaar concurreren, zoals ook thans het geval is. De overige burgerluchthavens, die volgens het wetsvoorstel van regionale betekenis zijn, zijn de zogenaamde kleine velden. Hierbij is het argument van (beleids)concurrentie minder groot. Het kabinet is van oordeel dat voor deze luchthavens de bevoegdheden gedecentraliseerd kunnen worden naar de provincies. In de Luchthavennota worden bovendien kaders aangegeven waarbinnen zich een zekere mate van concurrentie kan voordoen.

De leden van de PvdA-fractie willen graag van het kabinet weten of de regionale luchthavens ook worden opgenomen in de Luchthavennota, welke randvoorwaarden en criteria voor deze luchthavens worden opgenomen en hoe deze zich verhouden tot de randvoorwaarden en criteria voor de luchthavens van nationale betekenis. Zou het niet voor de hand liggen, zo vragen deze leden zich af, dat ook voor de regionale luchthavens de decentralisatie van bevoegdheden zou zijn opgeschort tot na het verschijnen van de Luchthavennota?

Het kabinet zal in de Luchthavennota in elk geval ingaan op de relatie tussen Schiphol en de regionale luchthavens, waaronder Rotterdam en Lelystad. Daarnaast zal in de Luchthavennota een aantal zaken worden behandeld die betrekking hebben op rijksbeleid onder andere ten aanzien van de kleine luchtvaart, helikopters en maatschappelijke vluchten.

Op de vraag naar de randvoorwaarden en de criteria is bij de beantwoording van de vragen van de CDA-fractie ingegaan op de punten van de milieunormering, de rijkstoets en de aanwijzingsbevoegdheid. Zoals hierboven is aangegeven doet het RBML geen beleidsuitspraken over zowel de luchthavens van nationale als van regionale betekenis. Het RBML biedt nog alle ruimte voor een inhoudelijke discussie op basis van de Luchthavennota. In de beantwoording van de vragen van de VVD-fractie is nader toegelicht waarom het kabinet op het standpunt staat dat de verantwoordelijkheid voor de kleine velden reeds met dit wetsvoorstel gedecentraliseerd kan worden naar de provincies.

Ook de leden van de SP-fractie vragen zich af hoe deze wet past in het algemene beleid dat het kabinet de komende jaren van plan is te voeren met betrekking tot de luchtvaart in Nederland. Hoe ziet het kabinet bijvoorbeeld de verhouding tussen luchthaven Schiphol en de luchthavens die in de nieuwe wet de status van luchthaven met landelijk belang krijgen? Hoe dienen de verschillende luchthavens zich tot elkaar te verhouden?

Het kabinet zal dit jaar zijn visie geven op de ontwikkeling van de luchtvaart en de luchthavens in Nederland. Deze visie zal (deels) een plek krijgen in de Luchthavennota. Het kabinet zal in de nota in elk geval ingaan op de relatie tussen Schiphol en de regionale luchthavens, waaronder Rotterdam en Lelystad. In de hierboven staande beantwoording van vragen van de verschillende fracties staat reeds beschreven dat het wetsvoorstel niet op de Luchthavennota vooruitloopt. Het betreft vooral kaderwetgeving waarbij de invulling geschiedt bij AMvB's en waarbij ruimte wordt gelaten voor keuzes in de Luchthavennota.

De leden van de SP-fractie vragen hoe groot het kabinet de kans acht dat verschillende provincies met elkaar zullen concurreren om luchtvaartmaatschappijen? Is dit een doel van de wet? Zo ja, waarom? Indien niet, hoe denkt het kabinet deze ongewenste concurrentie te voorkomen?

Voor zover er sprake is van concurrentie om luchtvaartmaatschappijen, zal deze – zoals ook nu het geval is – niet worden uitgeoefend door de provincies, maar door de luchthavenexploitanten. Zij kunnen door het bieden

van gunstige voorwaarden proberen luchtvaartmaatschappijen naar zich toe te trekken. Overigens is er maar in beperkte mate sprake van mogelijke concurrentie tussen de luchthavens Rotterdam, Lelystad, Maastricht, Eelde en Twenthe. Deze bedienen ieder voor zich met name hun regionale markt en hebben een relatief beperkte catchment area. Op het punt van mogelijke (beleids)concurrentie tussen de provincies is hiervoor – naar aanleiding van vragen van de PvdA-fractie – reeds ingegaan. Het is overigens geen doel van de wet concurrentie te bewerkstelligen.

Voorts zijn de leden van de SP-fractie benieuwd of de verschillende provincies die in de wet een aantal belangrijke bevoegdheden krijgen toebedeeld, in de praktijk in staat zijn om op een goede manier aan deze bevoegdheden, zowel in het besluitvormingstraject als in het uitvoerende traject, vorm te geven? Zijn er in het voortraject van deze wet de capaciteiten van de Provinciale Staten met betrekking tot de nieuwe bevoegdheden in kaart gebracht? In hoeverre denkt het kabinet dat de provinciale politici en bestuurders in staat zijn om de nationale afwegingen te maken rond luchthavens van nationaal belang?

Besluiten over luchthavens van nationale betekenis zullen te allen tijde door het rijk worden genomen. De provincies krijgen de bevoegdheden over de luchthavens van regionale betekenis. Dit wetsvoorstel legt de verantwoordelijkheden daar waar ze het beste kunnen worden waargemaakt. Naar de mening van het kabinet is dat – gezien de omvang en de effecten – het provinciale niveau voor de luchthavens van regionale betekenis. Het rijk staat te ver af van de regionale dynamiek om een dergelijke integrale verantwoordelijkheid volledig waar te kunnen maken. De provincie is beter op de hoogte van de belangen die spelen in de betrokken regio en is verantwoordelijk voor de gebiedsinrichting op regionaal niveau. Een luchthaven moet worden ingebed in de ruimtelijke structuur van de regio. Hierbij zijn ook zaken als landzijdige infrastructuur, woningbouwplannen, bedrijventerreinen, natuur en landschap, sport- en recreatieactiviteiten aan de orde. Ook voor het functioneren van overlegcommissies bij luchthavens van regionale betekenis en het coördineren van initiatieven of beleidsvoorstellen zijn de provincies veel beter uitgerust. Zij beschikken over betere contacten en regionale netwerken. Met dit wetsvoorstel wil het kabinet dit in wetgeving vastleggen.

In de aanloop naar de decentralisatie van de bevoegdheden naar het provinciaal bestuur is een uitgebreid programma van kennisoverdracht opgesteld waarin alle relevante aspecten betreffende het nieuwe werkgebied van de regionale overheden zijn opgenomen. Hierbij wordt veel aandacht besteed aan specifieke luchtvaartkennis. Economische en internationale aspecten van luchtvaart komen hierbij nadrukkelijk aan bod. Kennis van aspecten zoals ruimtelijke ordening en milieu is reeds in ruime mate aanwezig bij de provincies en deze hebben uitgebreide ervaring met besluitvorming op deze gebieden. Tevens wordt door het rijk in nauwe samenwerking met de provincies een digitaal informatiesysteem samengesteld waarin de kennis die is overgedragen is opgenomen en die de burger inzicht biedt over de gang van zaken rond een luchthaven. Tenslotte zal de rijksoverheid ook na overdracht van de bevoegdheden de komende jaren in adviserende zin betrokken blijven bij de implementatie en uitvoering van de uit het wetsvoorstel voortvloeiende nieuwe taken en bevoegdheden door de provincies. Als invulling hiervan neemt het rijk onder andere deel in het provinciaal vakberaad over luchtvaart waarin kennis en ervaringen in de toekomst tussen provincies en rijk zullen worden uitgewisseld.

Ten slotte zijn de leden van de SP-fractie in het bijzonder benieuwd naar de positie van luchthaven Eindhoven. Onder de nieuwe wet hoort dit

vliegveld niet tot de vliegvelden van nationaal belang. Wat betekent dit onder meer voor de mogelijkheden van vliegmaatschappijen als Ryanair om in de toekomst meer vluchten te laten plaatsvinden vanaf deze luchthaven?

De luchthaven Eindhoven is een militaire luchthaven en blijft daarmee volledig onder de verantwoordelijkheid vallen van de minister van Defensie. Mocht er ooit sprake zijn van het vervallen van de militaire functie van deze luchthaven en zou de luchthaven alleen worden voortgezet als burgerluchthaven dan is in het wetsvoorstel bepaald dat een burgerluchthaven Eindhoven van nationale betekenis wordt. Een eventuele AMvB die ertoe strekt dat een burgerluchthaven Eindhoven alsnog gedecentraliseerd zou worden kent een voorhang bij beide kamers van de Staten-Generaal.

De inwerkingtreding van dit wetsvoorstel heeft geen invloed op de ruimte die op de militaire luchthaven Eindhoven beschikbaar is voor vluchten door burgertoestellen. Het burgermedegebruik wordt op dit moment begrensd door de ontheffing burgermedegebruik en de daarin opgenomen aantallen vliegtuigbewegingen en openingstijden. In de systematiek van het wetsvoorstel zal voor het burgermedegebruik een eigen geluidruimte worden vastgesteld, die wordt opgenomen in het luchthavenbesluit voor de militaire luchthaven, dat binnen vijf jaar na inwerkingtreding van de wet genomen moet worden. Vervolgens wordt de burgergeluidruimte opgenomen in een vergunning voor burgermedegebruik die wordt verleend aan de burgerexploitant. Een dergelijke eigen geluidruimte kan door de burgerexploitant zelf worden ingevuld. Door gebruik te maken van stillere vliegtuigen kan het aantal vluchten worden vergroot.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. Eurlings