

Voorzitter: Timmerman-Buck

Tegenwoordig zijn 41 leden, te weten:

Asscher, Bemelmans-Vidéc, Van den Berg, Van Bijsterveld, de Boer, Broekers-Knol, Doek, Van Driel, Dupuis, Duthler, Eigeman, Elzinga, Franken, Goyert, Hillen, Hofstra, Janse de Jonge, Koffeman, Kuiper, Laurier, Van der Linden, Linthorst, Meurs, Noten, Peters, Quik-Schuijt, Reuten, Russell, Schaap, Schouw, Swenker, Terpstra, Thissen, Timmerman-Buck, Vedder-Wubben, Vliegenthart, De Vries, Werner, Westerveld, Willems en Yildirim,

en de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Smaling en Van Kappen, wegens verblijf buitenslands, ook morgen;

Hendrixx, Slager, Meulenbelt, Kox, Slagter-Roukema, Tan en Leunissen, wegens bezigheden elders.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: Ingekomen is een beschikking van de Voorzitters van de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal houdende aanwijzing van mevrouw H. Huijbregts-Schiedon tot lid van de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad in plaats van mevrouw Swenker.

De beschikking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:

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

De **voorzitter**: Ik heet de minister van Verkeer en Waterstaat van harte welkom in de Eerste Kamer.

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Hofstra** (VVD): Mevrouw de voorzitter. De VVD-fractie zou graag een paar algemene opmerkingen willen maken en vervolgens een aantal, om precies te zijn een tiental concrete opmerkingen naar voren willen brengen.

Allereerst de opmerking dat deze wet een kaderwet is. Een kaderwet is het simpelst te omschrijven als een verzameling doosjes die, als je ze openmaakt, meestal leeg zijn. Dat vinden wij toch wel heel erg verdrietig. Soms zit er een lijstje in van "wij gaan er dit en dat in stoppen", maar zolang het er niet in zit, onttrekt dat deel van de regelgeving dat wordt ingevuld door lagere regelgeving, algemene maatregelen van bestuur en ook nog ministeriële regelingen, zich althans op dit moment nog aan de parlementaire behandeling. Wij hebben gelezen dat er een Besluit Burgerluchthavens komt. In concept is dat er al en dat hang nu ook voor. Er komen ook nog een Regeling burgerluchthavens en een regeling voor veilig gebruik van luchthavens en andere terreinen en dan nog vele ministeriële regelingen. Maar die laatste kennen wij nog niet. Wij zouden nog eens nadrukkelijk willen zeggen dat wij geen voorstander zijn van dit soort toch wel in belangrijke mate kale kaderwetten. Wij denken dat dit ook wel voor andere fracties in dit huis geldt en dat het daarom misschien goed is om daar bij de behandeling van dit voorstel een wat meer algemene uitspraak over te doen. Ik zou de minister van Verkeer en Waterstaat willen vragen of hij gelet op zijn parlementaire historie eigenlijk ook niet vindt dat het wel verstandig zou zijn om alleen maar gevulde kaderwetten bij het parlement in te dienen.

In de tweede plaats de procedure. De regering heeft al geruime tijd een Luchthavennota in het vooruitzicht gesteld – als ik het goed heb begrepen, gaat die nu Luchtvaartnota heten – maar die is er nog steeds niet, terwijl zij er allang had moeten zijn. Vandaar dat de reactie van deze en gene fractie wel begrijpelijk is als zij vragen of niet kan worden gewacht tot wij die nota hebben omdat het dan allemaal toch veel concreter is. Nu is dit wetsvoorstel al geruime tijd geleden bij ons ingediend, om precies te zijn in oktober 2007. Ook al is de VVD in de oppositie, wij zijn niet voor onnodige vertragingen. Wij denken dat het daarom wel verstandig is om het voorstel in behandeling te nemen en dat doen wij nu dan ook. Wij hebben ook kunnen vaststellen dat

de minister al is gestart met een soort vangnet, een soort reserveoplossing. Deze wet zou om alles netjes te regelen voor kerstavond aanstaande in het Staatsblad moeten staan en dat duurt toch niet zo heel erg lang meer. Zo niet, dan moet er een andere oplossing worden bedacht en wij hebben begrepen dat die al wordt voorbereid. Wij zullen zien hoe het gaat lopen, maar het lijkt ons toch belangrijk dat ook deze Kamer, dit deel van het parlement, de zaak procedureel mee kan krijgen. Ik wil nog wel waarschuwend zeggen dat de Westerscheldeverdragen – daar was deze minister niet aan zet maar een andere minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat – bij ons geen prettige smaak hebben achtergelaten. Het is maar een waarschuwend opmerking!

Een derde algemene opmerking betreft eigenlijk wel de kern van het verhaal en is voor ons erg belangrijk, namelijk de vraag wat nu de visie van de regering is – en daarmee straks hopelijk ook van het parlement – op de luchtvaart in Nederland. Ik wil nadrukkelijk opmerken dat de VVD-fractie voorstander is van een gezonde ontwikkeling van die luchtvaart en niet van stagnatie die wij in dit land eigenlijk al heel lang hebben. Met natuurlijk als punt 1 dat Schiphol als megahaven, als een van de grootste luchthavens van Europa zich verder prima kan ontwikkelen, maar dat ook onze kleinere vliegvelden dat zouden moeten kunnen doen. De luchtvaart heeft nog een geweldige potentie; misschien verdubbelt het vervoer via de lucht nog wel de komende decennia. Dan praten wij niet alleen over recreatieve vluchten, maar ook over zakelijk vervoer. Wij zien daar in ieder geval heel veel mogelijkheden in.

Onze fractie is akkoord met de rijksstatus voor militaire velden, voor de velden off shore en in principe ook voor de zogenaamde overige nationale velden, maar daar kom ik straks nog op terug.

Wij moeten, zoals ik net al heb gezegd, veel meer doen aan die ontwikkeling dan wij de laatste tijd hebben gedaan. Als wij eens kijken naar Weeze – door Ryanair ten onrechte Düsseldorf genoemd; Nijmegen zuid-oost zou meer op zijn plaats zijn – Charleroi – door dezelfde Ryanair Brussel-Zuid genoemd – maar ook Gerona, door Ryanair Barcelona genoemd, het zijn allemaal geweldige voorbeelden van luchthavens die zich ontwikkelen. Je ziet daar ook heel veel economische spin off en er zijn heel veel mensen die er gebruik van maken. Daarom is mijn vraag aan de minister, kan dat in ons land niet? Wij moeten naast de vorm, functie en gebruik van luchthaveninfrastructuur ook het flankerend beleid goed vormgeven. Het gaat dan om die ruimtelijke economische ontwikkelingen waar de provincies natuurlijk ook een belangrijke stem in hebben, maar wij denken ook aan iets als de vliegtaks die wij in dit land natuurlijk nooit hadden mogen invoeren, want daarmee jagen wij de mensen over de grens! Nog principiëler: de vliegtaks werkt discriminerend, want heel veel mensen die wel in Nederland vliegen of naar en van Nederland, betalen die taks niet en wij betalen die als Nederlanders wel. Dan komt het principiële verschil tussen vrije burgers en onderdanen. Ik zal het niet verder uitwerken, maar wij houden meer van het type vrije burgers dan van onderdanen. Die vliegtaks helpt dus heel slecht in dit stimuleringsverhaal. Wij zouden graag op dit centrale punt – de vraag wat wij in Nederland doen – een heldere reactie van de minister hebben en de vorm en inhoud

van die reactie zullen heel bepalend zijn voor ons uiteindelijke standpunt over deze wetgeving.

Wat in deze wet vooral wordt geregeld, is de verdeling van het bevoegd gezag, zeg maar de verantwoordelijkheidsverdeling. Aanvankelijk was de wet anders bedoeld. Zij is in de Tweede Kamer eigenlijk destructief geamendeerd; een hoofdpunt van de wet was decentralisatie, maar dat doen wij nu juist niet. Na de amendering in de Tweede Kamer zegt de regering dat Groningen, Twente, Lelystad, Rotterdam, Eindhoven en Maastricht – niet een meer, maar ook niet een minder – overige regionale vliegvelden zijn die zij van nationaal belang acht. Dat standpunt kan de VVD-fractie ten principale delen, maar dat kan niet vrijblijvend zijn. Het betekent dan ook dat het Rijk ook de doorslag geeft, dus moet er die doorzettingsmacht zijn. Als een provincie zegt "graag een beetje minder" dan zou de regering toch moeten kunnen zeggen: neen, het is een onderdeel van het totale systeem van het luchtverkeer in ons land en dat moet wel goed kunnen. Graag ook op dit punt vernemen wij of de minister dat met ons eens is. Het betekent ook dat je als Rijk je verantwoordelijkheden neemt. Voor deze luchthavens vinden wij minimaal dat toestellen van het type Boeing 737 en de Airbus 320 – niet al te grote vliegtuigen, maar toch veel gebruikt – veilig deze voorzieningen moeten kunnen gebruiken, ook bij volle belading en ook bij slecht weer. Daar moet de infrastructuur op uitgelegd zijn en daartoe moet ook de luchtverkeersleiding in staat zijn. Wij zouden graag van de minister horen dat hij dat met ons eens is en dat hij Elverding ook inzet in de luchtvaart. Bij Lelystad duurt het al wel ontzettend lang – ik kan niet zeggen sinds de oorlog, want toen was Lelystad er nog niet – en het vliegveld in mijn achtertuin, namelijk Groningen is wat dat betreft natuurlijk een vreselijk drama. Wij moeten dan wel als de wiedeweerga niet alleen deze door mij genoemde twee velden, maar ook de andere die ik eerder noemde, in die staat brengen.

Mevrouw de voorzitter. Ik kom bij de concrete kwesties. Wij hebben de Alderstafel voor Schiphol en dan wordt gezegd dat een deel van de vluchten van Schiphol naar Lelystad en Eindhoven moet. Als wij dit netwerk van nationale luchthavens definiëren – zoals de regering in deze wet eigenlijk doet – zou het dan niet veel verstandiger zijn als in principe al die velden in aanmerking zouden kunnen komen om Schiphol te helpen? Dit brengt ons dan tot een soort luchthavenstelsel. Komt zo'n luchthavenstelsel in deze regeling voor? Zo ja, wat betekent dit precies?

Heb ik goed begrepen dat de provincies strengere eisen mogen stellen aan velden van nationaal belang? Als dit zo is, is het de vraag hoe de verantwoordelijkheid is verdeeld en de doorzettingsmacht is geregeld. In hoeverre kan de minister een provinciaal bestuur overrulen? Kan hij tegen een provinciebestuur zeggen: u ziet het verkeerd, het moet niet zus zijn, maar zo? Ik doel dan vooral op de vliegcapaciteit, de milieunormen en de ruimtelijke en economische ontwikkeling op en rond de luchthavens.

Het is de bedoeling dat alle overige velden naar de provincies gaan. Ik zal ze niet noemen want het zijn er veel, soms heel simpele veldjes. Is dit een verstandig besluit als de andere velden die ik eerder heb genoemd, niet naar de provincies gaan? Een concreet voorbeeld is "mijn" provincie Drenthe. Het bestuur mag zich nu buigen over het vliegveldje Hoogeveen; ik zal niet

toelichten hoe het eruit ziet, maar het is uiterst simpel. De ambtenaren moeten nu alle regels over de luchtvaart leren, maar zij krijgen geen zeggenschap over Eelde. Heeft dit zin? Is dit een efficiënte operatie?

Wij maken ons zorgen over de mogelijkheid dat de General Aviation wordt verdreven door deze wetgeving. Het begrip General Aviation klinkt groot, maar het heeft betrekking op de kleine vliegtuigen, het zakelijk luchtverkeer, af en toe recreatief verkeer, maar ook ballonvaart en zweefvliegen. Blijft er voor die categorieën luchtvaart nog voldoende capaciteit over?

Er wordt een nieuwe dosismaat voor het geluid ingevoerd, Lden, dat de kosteneenheden vervangt. Dit gaat echter niet op voor de militaire vliegvelden. Waarom niet? Wanneer wordt deze maat ingevoerd voor de militaire vliegvelden? Waarom worden de 40 en 55 kosteneenhedencontouren niet – althans nog niet – omgezet in de Lden-waarden.

Punt 6 is pikant; het heeft betrekking op de uitzondering op het vliegveld Rotterdam voor regeringsvluchten. Een minister, de koningin, een premier, zij kunnen allen terugkeren wanneer het hun belieft. Dat vind ik prima, ik kan de zon in het water zien schijnen, maar waar kunnen de normale mensen terecht die misschien wel met een veel beter gevulde orderportefeuille terugkomen uit het buitenland? Ik hoef niet alle bedrijven te noemen die wij gelukkig nog in ons land hebben. Over de geregelde vluchten van de dienstregeling zijn afspraken gemaakt en die laat je niet midden in de nacht binnenkomen, maar ook andere luchtvaart dan regeringsvluchten zou naar mijn smaak toch ook elders terecht moeten kunnen.

De helivluchten zijn vooral interessant voor het ambulancevervoer. Ik hoef de minister niet te vertellen dat de helikopter een goede mogelijkheid biedt om snel ernstige slachtoffers van onder meer het wegverkeer te kunnen helpen. Heel vaak is het leven van mensen hiermee gemoeid. Het gaat mij een beetje ver als wij dan moeten zeggen: het mag nu even niet, want er is geen ruimte. Is dit voldoende geregeld in deze wetgeving of gebeurt dat elders?

Een ander pikant punt is dat er een intensieve samenwerking bestaat tussen Schiphol als zakelijke eenheid en een aantal andere nationale vliegvelden, met name Lelystad, Rotterdam en Eindhoven. Is dit een kartel volgens de NMa? Moeten wij bij de planning rekening houden met die mogelijkheid?

Punt 9 heeft betrekking op de kostenontwikkeling op luchthavens. Ik wijs als voorbeeld op de parkeertarieven op Schiphol die jaarlijks met behoorlijke bedragen worden verhoogd. De opbrengst gaat een-op-een naar het resultaat, want er staan geen kosten tegenover. Dit is geld-uit-de-zak-klopperij. Schiphol is een van de duurste vliegvelden ter wereld en ook onze regionale velden zijn veel duurder dan de regionale velden in andere Europese landen. Ik heb ergens in het wetsvoorstel nog iets gelezen over heffingen. Waarop hebben die betrekking? Wil de minister ervoor zorgen dat de kosten binnen de perken blijven?

Tot slot het tiende door mij in het vooruitzicht gestelde punt dat betrekking heeft op een militair vliegveld. Morgenavond zal de staatssecretaris van Defensie de vergadering bijwonen, maar ik hoop en verwacht dat de minister van Verkeer en Waterstaat er ook wel iets van weet. De gemeente Veghel heeft op 5 december een brief – niet in rijmvorm – aan de Eerste Kamer geschreven.

Wil de minister reageren op die brief over het vliegveld Volkel en de vraag hoe de zaken zich daar ontwikkelen?

Mevrouw de voorzitter. Dit waren mijn algemene opmerkingen en de tien aangekondigde concrete punten. Ik zie met veel belangstelling uit naar de reactie van de minister. Wij zullen dan in de tweede termijn ons standpunt bepalen.

□

De heer **Vliegenthart** (SP): Mevrouw de voorzitter. Toen de heer Hofstra begon, dacht ik heel even: ik kan mijn bijdrage wel wegdoen, want hij begon veelbelovend. Naarmate zijn betoog vorderde, dacht ik echter: nee, de VVD is toch een andere partij dan de SP en dat is ook goed zo. Ik houd mij daarom bij het betoog zoals ik dat aanvankelijk had opgeschreven.

Een van de conducteurs in de trein van Den Haag naar Amsterdam heeft de gewoonte om station Schiphol als volgt aan te kondigen: "Station Schiphol, overstappen voor alle locaties op deze wereld en voor Weesp, Hilversum en Utrecht." Persoonlijk vind ik dat wel een adequate aanduiding van de luchthaven: de hele wereld binnen handbereik plus drie andere plaatsen. Je zult maar inwoner van Weesp, Hilversum of Utrecht zijn. In mijn bijdrage wil ik me bij deze driewerf aansluiten, dat wil zeggen, ik zal bij drie zaken stil staan: de visie van de minister op het Nederlandse luchtvaartbeleid, de gevolgen van de wet voor de rechtsbescherming van omwonenden en ten slotte het decentralisatiestreven dat in deze wet besloten ligt. De andere fracties zullen de rest van de wereld, respectievelijk de wet, wel in hun bijdragen meenemen.

Met deze wet leggen wij het kader vast voor de ontwikkeling van het luchthavenbeleid in Nederland. De beleidsinhoudelijke component ontbreekt echter. De visie waar het met de luchtvaart in Nederland heen moet, kennen wij niet. Willen wij verder groeien of juist selectief krimpen? Welke luchthavens kunnen wij daar het beste bij gebruiken en kunnen er niet een aantal gesloten worden? Hoe verhoudt het luchthavenbeleid zich met andere vormen van mobiliteit zoals snelwegen en het openbaar vervoer? Dit zijn belangrijke vragen waarop wij het antwoord niet weten. Toch vraagt de minister ons dit kader aan te nemen waarin naar zijn zeggen later nog voldoende ruimte moet zijn voor verschillende beleidsinhoudelijke keuzes. Nu kan dit in theorie wellicht prima, maar ik weet nog wel uit mijn colleges bestuurskunde dat vorm en inhoud intrinsiek met elkaar verbonden zijn. En dat het goed is om eerst te weten waar je inhoudelijk heen wilt, voordat je keuzen maakt met betrekking tot de middelen die je denkt nodig te hebben en de kaders waarbinnen deze visie ontvouwd dient te worden. In termen van het voorliggende wetsvoorstel: eerst de visie, dan het beleidskader. Heeft de minister dit tijdens zijn opleiding tot ingenieur niet geleerd? Of is hij het in al zijn aanstekelijke enthousiasme om daadkracht te laten zien, even vergeten?

In dit verband heeft mijn fractie een aantal vragen. Allereerst is daar de Luchthavennota die bij mijn fractie onderhand een soort "happen naar Peijnenburg"-gevoel oproept. Aanvankelijk zou de nota in het voorjaar gepresenteerd worden, toen werd het na de zomer, in het najaar en onlangs is duidelijk geworden dat wij de nota in het voorjaar van 2009 mogen verwachten. Persoonlijk ben ik wel erg benieuwd geworden naar de inhoud

ervan. Kan de minister de Kamer vertellen waarom zijn visie zoveel vertraging oploopt? En is er nog een kans dat we straks in plaats van "delayed" op het bord "cancelled" zien verschijnen, om maar in luchthaventermen te spreken?

Dit voortdurende uitstel heeft de minister er overigens niet van weerhouden in antwoord op veel vragen die de Eerste Kamer over de RBML stelde naar deze nota te verwijzen. In de beantwoording van onze vragen in april verwijst de minister twintig keer naar de Luchthavennota, in antwoord op het nadere verslag nog eens dertien maal. Die nota moet dan ook een dik boekwerk worden. Zij heeft onder meer betrekking op de visie van de regering op de ontwikkeling van de luchtvaart, de relatie tussen de provincies en het Rijk, de vraag of regionale luchthavens verder gedecentraliseerd moeten worden, de toekomst van de luchthaven Lelystad en de relatie tussen Schiphol en andere luchthavens in Nederland. Verwacht de minister dat hij die visie in de resterende kabinetsperiode nog in beleid kan omzetten? Is het niet een beetje mosterd na de maaltijd, zo'n visie die pas halverwege de kabinetsperiode verschijnt?

Een tweede punt waarover mijn fractie graag helderheid zou hebben, heeft betrekking op de vraag wie er nu uiteindelijk eigenaar zou moeten zijn van onze nationale vluchthavens. Het vorige kabinet verschilde daarin diametraal van mening met de gemeente Amsterdam – en ook de SP-fractie in deze Kamer – toen de vraag aan de orde was of Schiphol publiek eigendom zou moeten blijven. Dit eigendomsvraagstuk is bijzonder complex, vooral omdat de Schiphol Group in vrijwel alle belangrijke luchthavens in Nederland een meerderheids- of minderheidsbelang heeft. Dat kan verstrekkinge gevolgen hebben. De belangrijke positie van de Schiphol Group in het Nederlandse luchthavenlandschap betekent onder meer dat de burgers van Amsterdam, een gemeente die een aanmerkelijk belang heeft in deze Group, meer te zeggen hebben over wat er met het vliegveld in Eindhoven gebeurt dan de burgers van Eindhoven zelf. Dat is zo'n beetje hetzelfde als wanneer het Ajax-bestuur het technisch beleid van PSV zou bepalen. Als Ajax-fan lijkt mij dat een aardig perspectief, maar ik geloof dat wij dit uit democratisch oogpunt echt niet zouden moeten willen. Is de minister dat met mij eens? Hoe beoordeelt hij het eigendomsvraagstuk van deze cruciale infrastructuur? Tijdens de algemene beschouwingen in dit huis heeft de Kamer vastgesteld dat cruciale infrastructuur wellicht het beste in overheids-handen kan zijn. Hoe ziet de minister dat? Wordt ook dit punt in de Luchthavennota nader uitgewerkt?

Rechtsbescherming van de betrokken burgers is voor mijn fractie van groot belang. Omwonenden dragen vaak de gevolgen van de geluidsoverlast die luchthavens produceren. In de context van deze wet zijn overigens ook gemeentebesturen verontrust over hoe de RBML in de praktijk zal functioneren. In dat kader is het goed om de terechte vragen van de gemeente Veghel te memoreren. De heer Hofstra deed dat ook al. Hoe gaat de minister erop toezien dat het bevoegd gezag een deugdelijk onderbouwd regime voert? En hoe gaat de minister ervoor zorgen dat in de toekomstige besluitvorming voldoende recht wordt gedaan aan de lokale leefsituatie? Mijn fractie is benieuwd hoe de minister aan de zorgen van gemeenten als Veghel tegemoet gaat komen.

De Raad van State had bij het aanvankelijke wetsvoorstel de nodige kritiek op het punt van de rechtsbescherming van burgers. Dit voorstel beperkte de mogelijkheid van betrokkenen om via de bestuursrechter besluiten aan te vechten. Tijdens de behandeling in de Tweede Kamer is het onderwerp uitgebreid aan de orde geweest. Dit resulteerde in twee amendementen: het amendement-Tang en het amendement-Haverkamp. Het amendement-Tang regelt de rechtsbescherming in de ogen van mijn fractie adequaat, maar over de uitwerking van het amendement-Haverkamp tast mijn fractie nog in het duister. Het is dan ook van belang hoe de minister dit amendement uitlegt.

In het amendement-Haverkamp staat dat ingeval er voor burgerluchthavenluchtverkeer sprake is van een samenwerking bij de verdeling van luchthavenluchtverkeer met de luchthaven Schiphol de regelgeving, zoals die rond Schiphol is afgesproken, van kracht is. Daarmee wordt omwonenden toegang tot de bestuursrechter ontzegd. Het amendement-Tang dat hier juist in probeert te voorzien, geldt dan niet meer. Maar wat is nu precies de reikwijdte van dit amendement? Volgens de toelichting is het amendement-Haverkamp van kracht, indien luchthavens onderdeel uitmaken van een luchthavensysteem. Hoe begrijpt de minister dit nu precies?

In de nadere memorie van antwoord stelt de minister dat hij niet de Europese verordening volgt, waarin strenge criteria staan voor een samenwerkingsverband. Die vindt de minister te streng: hij wil dus minder rechtsbescherming. Het is mijn fractie echter niet duidelijk waarom hij dit wil. Kan de minister dat eens toelichten? En wat moeten wij nu allemaal onder een samenwerkingsverband met Schiphol scharen? Zijn afspraken over het uitwijken van vliegtuigen bij slecht weer voldoende? Of denkt hij aan loket op de Luchthaven Schiphol? Zeker gezien het feit dat de meeste luchthavens deels eigendom zijn van Schiphol Group, lijkt het mijn fractie niet ondenkbeeldig dat er eenvoudig samenwerkingsverbanden aangegaan zouden kunnen worden die de rechtszekerheid van omwonenden ondergraven. Mijn fractie maakt zich hierover ernstige zorgen.

Deze zorg wordt versterkt door de opmerking van de minister in de nadere memorie van antwoord dat een dergelijk samenwerkingsverband kan bestaan uit afspraken tussen uitsluitend marktpartijen. Betekent dit dat een privaatrechtelijke overeenkomst tussen marktpartijen een publiekrechtelijke regeling van beroep bij de bestuursrechter blokkeert? Kan de minister voorbeelden geven van soortgelijke constructies op andere beleids-terreinen, waarin marktpartijen de gang naar de bestuursrechter kunnen maken of breken? En wat bedoelt de minister met enige parlementaire betrokkenheid? Betekent dit dat het parlement samenwerkingsverbanden kan afkeuren?

En wat is in dit kader een sterke afhankelijkheid, waarover de minister in het kader van het samenwerkingsverband tussen luchthavens spreekt? Ook vragen wij ons af in hoeverre de wet in overeenstemming met het Verdrag van Aarhus is, waarin overheden verplicht worden de inspraak van betrokkenen bij de rechter zowel formeel als materieel te garanderen. Hoe verhoudt deze wet zich tot het Verdrag van Aarhus?

Al met al maakt mijn fractie zich over de rechtsbescherming ernstige zorgen, temeer omdat de geschiede-

nis uitwijst dat de betrokkenheid van omwonenden sowieso vaak lijdt onder de wens van bestuurders, luchthavens en vliegmaatschappijen om vliegvelden ruim baan te geven voor hun uitbreidingsplannen. In dit opzicht zet de wet wel degelijk stappen in de verkeerde richting. Daarmee worden ook impliciet inhoudelijke keuzes gemaakt. De spelregels worden in ieder geval zo veranderd dat het eenvoudiger wordt om desgewenst meer vliegbewegingen mogelijk te maken. Klopt deze inschatting?

Tot slot wil de SP-fractie stilstaan bij de wens van de regering om een aantal elementen van het nationale luchthavenbeleid te decentraliseren. Het motto daarbij is: decentraal wat kan, centraal wat moet. Dat klinkt mooi en in principe heeft ook mijn fractie daar niets op tegen. Maar decentralisatie moet niet het doel dienen, de rijksoverheid te verkleinen ten faveure van regionale overheden. Decentralisatie zou volgens mijn fractie allereerst de burgerdemocratie moeten versterken. In hoeverre voldoet de wet aan dit criterium? Of hebben wij hier maken met een technische operatie, waarbij uiteindelijk weinig wordt gedecentraliseerd? In dat kader is mijn fractie vooral geïnteresseerd in wat er nu concreet decentraal georganiseerd gaat worden en of de betrokkenheid van de provincies in de praktijk hier ook op ingericht is. Zou de minister daar in zijn antwoord nog eens op in willen gaan?

Het is overigens niet vreemd dat de provincies in principe voorstanders van decentralisatie zijn. Het biedt hen de mogelijkheid om een eigen economisch beleid te voeren. De afgelopen jaren zien wij sowieso een tendens onder provincies om zich allerlei nieuwe competenties toe te eigenen. Dat leidt in de ogen van mijn fractie vaak niet tot beter bestuur dat dichter bij burgers staat, maar wel tot provincies die zich belangrijker voordoen dan zij daadwerkelijk zouden moeten zijn.

In dat opzicht was mijn fractie verrast door de opmerking van de minister dat de provincies Groningen en Drenthe gevraagd zouden hebben om vliegveld Eelde een vliegveld van nationale betekenis te maken. Hebben wij hier te maken met provincies die hun eigen grenzen kennen of is hier wat anders aan de hand? Klopt het dat het vliegveld Eelde onrendabel is en dat de provincies het daarom liever kwijt dan rijk zijn? Overigens stelt de minister dat hij zich bij dit besluit heeft laten leiden door het verzoek van de beide provincies. In reactie op de vraag van mijn fractie hoe tot deze conclusie is gekomen, verwijst hij naar documenten uit 2008, terwijl de keuze en de onderbouwing daarvan, naar ik mag hopen, al plaatsvond toen het wetsvoorstel enkele jaren geleden door zijn voorganger werd ingediend. Dit gaat mijn gevoel voor causaliteit te boven.

Mijn fractie vraagt zich af of de luchthaven Eelde eenzelfde ontwikkeling gaat doormaken als die van Twente. Deze luchthaven is, ondanks het Aldersadvies, een luchthaven van nationale betekenis geworden om een deel van de passagiersstromen van Schiphol op te kunnen vangen. Daarbij zal Twente echter wel de concurrentie aan moeten met het vliegveld Münster/Osnabrück, tachtig kilometer verderop. Zou het in het kader van grensoverschrijdende samenwerking niet beter zijn om te investeren in een goede verbinding vanuit de regio met deze luchthaven in plaats van te investeren in een luchthaven die in de regio zelf groot protest oproept?

Mijn fractie vindt het lastig om vandaag de RBML te beoordelen. Er is te veel onduidelijkheid over hoe de wet zich verhoudt met de andere plannen van de regering. De nadere invulling van de kaderwet is nog ongewis. Ergens moet de minister dit met ons eens zijn. In de brief van 25 november toert hij immers een nieuw konijn uit de hoge hoed: als wij vandaag de wet goedkeuren, kunnen wij nog altijd met hem van gedachten wisselen over de invulling hiervan naar aanleiding van het Besluit Burgerluchthavens. Dit is natuurlijk een aanbod dat mijn fractie graag aanneemt. Maar hoe ziet de minister dit in de praktijk? Op welke termijn zou hij dan in debat willen gaan met de Eerste Kamer en welke ruimte heeft hij dan nog om de voorliggende wet op wezenlijke punten bij te sturen? Naar dit antwoord en de antwoorden op alle andere vragen is mijn fractie bijzonder benieuwd.

□

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Voorzitter. Het gebeurt niet vaak dat je als derde spreker eigenlijk al alles hebt horen zeggen wat je zelf naar voren had willen brengen. Het is opmerkelijk, maar heeft wel het voordeel dat ik het heel kort kan houden.

Het voorliggende wetsvoorstel beoogt de rijksbevoegdheden voor de regionale vliegvelden te decentraliseren naar de provincies. De reden daarvoor is dat op provinciaal niveau een betere afweging gemaakt kan worden tussen de lusten en lasten van het vliegverkeer. Daarmee is eigenlijk al in de jaren negentig een begin gemaakt, eerst met de nota Relus en vervolgens de Hoofdlijnnotitie Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens. Vanaf 2001 heeft het Rijk ook het aandeelhouderschap bij de regionale luchthavens beëindigd. In die optiek is het voorliggende wetsvoorstel een logisch sluitstuk, ware het niet dat zich inmiddels een aantal ontwikkelingen heeft voorgedaan dat de met dit wetsvoorstel beoogde beleidslijn in een ander daglicht plaatst.

Om te beginnen is een aantal luchthavens door de Tweede Kamer tot luchthaven van nationaal belang verklaard. Voor deze luchthavens wordt pas in een later stadium beoordeeld of de bevoegdheden bij het Rijk blijven of alsnog worden gedecentraliseerd. Lelystad bezat al een uitzonderingspositie en voor Eindhoven geldt als militair vliegveld dat de luchthaven sowieso onder het Rijk blijft vallen. Gevoegd bij het feit dat een aantal randvoorwaarden, zoals veiligheid en milieu, een rijksbevoegdheid blijft, roept dat de vraag op welk doel dit wetsvoorstel nog dient.

In de tweede plaats zijn inmiddels de resultaten bekend van het Aldersakkoord. Het belangrijkste element uit dit akkoord is dat Schiphol nog beperkt mag groeien tot 510.000 vliegbewegingen en dat de verdere groei wordt opgevangen door het uitplaatsen van vluchten naar regionale luchthavens. Niet duidelijk is of deze luchthavens onderdeel gaan uitmaken van een luchthavensysteem met Schiphol dan wel of deze samenwerking ook op andere wijze kan worden vormgegeven. Ik heb begrepen dat dit ook te maken heeft met de eisen die de EU daaraan stelt. Wat dat betreft, zou ik graag van de minister horen of het nu een luchthavensysteem moet worden of een samenwerkingsverband. Evenmin is duidelijk om welke regionale luchthavens en om hoeveel uit te plaatsen vluchten het eigenlijk gaat. De minister komt binnenkort met de

Luchthavennota, waarin een visie wordt gepresenteerd op de toekomst van het luchtverkeer in Nederland. Deze nota is er echter nog niet.

Het tweede belangrijke element uit het Aldersakkoord is dat voor Schiphol zal worden overgegaan op een nieuw normen- en handhavingssysteem. Mijn fractie vraagt zich af hoe het in het voorliggende wetsvoorstel gehanteerde normen- en handhavingssysteem zich hiertoe verhoudt, zeker wat betreft de luchthavens die in een luchthavensysteem dan wel samenwerkingsverband met Schiphol gaan deelnemen.

Dan het wetsvoorstel zelf. Mijn fractie heeft met genoegen geconstateerd dat voor de regionale luchthavens de gang naar de bestuursrechter is hersteld. Dit zal echter niet gelden voor de luchthavens die onderdeel gaan uitmaken van het luchthavensysteem met Schiphol. Zij vallen onder het "Schiphol-regime", waarbij geen beroep bij de Raad van State mogelijk is. Wij vinden dit een ernstige inperking van de inspraakmogelijkheden van burgers, die wat ons betreft dan ook stevig onderbouwd zou moeten worden. En zolang de Luchthavennota er niet is, kunnen wij die afweging niet maken.

Het feit dat voor Schiphol geen gang naar de bestuursrechter mogelijk is, is overigens ook niet onomstreden, want hoe verhoudt deze uitsluiting zich met het Verdrag van Aarhus? Dit is ook al door anderen genoemd. In antwoord op vragen hierover stelde de minister dat de rechtsbescherming van de burger geborgd is, omdat hij als belanghebbende een beroep bij de burgerlijke rechter kan doen op een onrechtmatige daad, een civiele actie dus bij de burgerlijke rechter. Mijn fractie waagt te betwijfelen of die gang naar de rechter voldoet aan het voorschrift in het Verdrag van Aarhus dat de toegang tot een herzieningsprocedure mogelijk moet zijn om de "materieële of formele rechtmatigheid van enig besluit, handelen of nalaten" te toetsen. Kan de minister hier nog eens op reageren? Is het juist dat zowel de minister van VROM als die van VenW voornemens is de Raad van State te consulteren over precies die rechtsvraag, dat wil zeggen de vraag of de rechtsbescherming in de eigen wetgeving wel conform de afspraken in het Verdrag van Aarhus is? Zo ja, ligt het dan niet voor de hand dit advies af te wachten?

Alles overziend, vraagt mijn fractie zich af waarom dit wetsvoorstel op dit moment behandeld moet worden. Het antwoord van de minister is steeds geweest dat het Structuurschema Burgerluchthavens op 25 december aanstaande vervalt. De minister heeft ons echter ook bij brief van 3 september laten weten dat hij de structuurvisie heeft verlengd tot het moment waarop het voorliggende wetsvoorstel in werking treedt.

Wij begrijpen dat de minister alles liever in een keer goed geregeld had. Maar nu dit toch niet mogelijk blijkt, vragen wij hem of het niet verstandiger is om de behandeling van dit wetsvoorstel aan te houden totdat in ieder geval de Luchthavennota verschenen is.

De heer **Schouw** (D66): Voorzitter. Wij bespreken vandaag de wijziging van de Wet luchtvaart vanwege de decentralisatie van bevoegdheden van burgerluchthavens naar het provinciale bestuur. De wetswijziging bevat naar het oordeel van de fracties van D66 en de OSF een nogal fundamentele verandering en is

bovendien zeer complex. Immers, de regels die nu gelden voor burgerluchthavens – met uitzondering van Schiphol en militaire luchthavens – worden door dit wetsvoorstel grotendeels ingeleverd. Daarvoor in de plaats zal het Schipholstelsel gelden. Per saldo komt dat erop neer dat de overlast van de nationale luchthaven in de provincies wordt afgewikkeld. De regionale luchthavens worden een filiaal van Schiphol, waarbij de minister aan de knoppen zit en niet de provincies. Daarnaast worden militaire luchthavens verder klaargestoomd voor de burgerluchtvaart.

Het bijzondere van dit voorstel is dat veel betekenisvolle regionale luchthavens de status "van nationaal belang" krijgen. Als zij die status krijgen, gebeuren er twee dingen. In de eerste plaats wordt niet de provincie maar het Rijk het bevoegd gezag en in de tweede plaats zullen dan de regels van Schiphol gaan gelden. De naamgeving van het wetsvoorstel zet je dus eigenlijk op het verkeerde been. Het gaat niet om decentralisatie maar om centralisatie. Dat was niet de opzet van het wetsvoorstel maar de amendering heeft daar gewoon toe geleid. Laten wij het beestje dan maar bij de naam noemen en ook zeggen dat het gewoon om centralisatie gaat.

Dit wetsvoorstel was ook nooit bedoeld voor en gemaakt om een verdelingsopgave te regelen; het werd immers in juni 2006 ingediend. Inmiddels is die verdelingsopgave er wel in gelegd en is die vanuit het niets hoofdzaak van deze wet geworden. Onze fracties hebben daar twee bedenkingen tegen. De eerste is een beleidsmatige, namelijk de vraag of dit voorstel in onze visie op het luchtvaartbeleid past. De tweede bedenking is democratisch, namelijk de vraag of wij verworven rechten, onder andere het beroepsrecht van alle belanghebbenden bij de Raad van State, willen beknotten.

Ik zal eerst ingaan op de beleidsmatige aspecten. Wij hebben meerdere malen in deze Kamer over de positie van Schiphol gesproken. Ik vat de conclusie maar even als volgt samen: zo'n groot vliegveld in het hart van de Randstad is op lange termijn ruimtelijk-economisch een onding. Er zou dan ook met de kennis van nu een studie moeten komen naar een luchthaven in zee. Op 21 en 22 maart 2005 heeft deze Kamer hierover gesproken en tijdens dit debat werd de motie-Lemstra ingediend om een langetermijnvisie te ontwikkelen voor de Randstad met inbegrip van de ligging van Schiphol. Wie bestuurt, moet vooruit durven kijken. Ik heb het dan over een periode van ongeveer dertig jaar, dat wil zeggen tot 2040.

Ik zie echter nog niets van deze ambitie en visie terug in het kabinetsbeleid. Dat is jammer, al was het alleen maar omdat de Eerste Kamer de motie zo breed heeft ondersteund. Het is ook jammer omdat daarmee een macrochtig afwegingskader ontbreekt. Is er dan voor de korte termijn een adequaat afwegingskader? Dat is er niet. Ik zeg het de vorige sprekers na: wij kennen de Luchthavennota nog niet, afgezien van een paar A4'tjes. Wij weten al helemaal nog niets van de uitkomst van de parlementaire behandeling. Wat wij inmiddels wel weten, is dat het huidige wetsvoorstel radicaal is veranderd als gevolg van die parlementaire behandeling. Het is dan ook mooi om een paar A4'tjes hierover te hebben, maar wij kunnen pas echt een oordeel vormen nadat de Tweede Kamer daarover breed heeft gesproken. De in aantocht zijnde beleidsvisie gaat niet verder dan 2015.

Hoe je het ook wendt of keert, deze wetswijziging, deze RBML loopt wel vooruit op een mogelijke uitkomst van die parlementaire behandeling. Het heeft alles weg van de verkeerde volgorde der dingen. De beleidsmatige keuze die met deze wetswijziging impliciet wordt binnengeroeid, is dat de groei van het nationale luchtverkeer wordt afgewikkeld op Rotterdam, Lelystad, Eindhoven, Maastricht, Groningen en hoogst waarschijnlijk ook Twente. Dat is zoals ik het lees en zoals ik het zie en zoals ook de heer Hofstra dat eigenlijk ziet. Eigenlijk had dat beleidsuitgangspunt in die nota moeten staan. De tweede keuze die met dit wetsvoorstel wordt gemaakt, is dat de milieuruimte voor de nieuwe gedecentraliseerde Schipholfilialen zal worden vergroot of, zoals de minister het in de eigen stukken zet, geoptimaliseerd. Allemaal tot uw dienst, maar ik ben wel van mening dat dit in zijn volle consequenties moet worden afgewogen.

Voorzitter. Het tweede punt is de rechtsbescherming. Een luchthavenbesluit voor een luchthaven van nationale betekenis wordt vastgesteld bij AMvB. Een luchthavenregeling voor deze luchthavens wordt vastgesteld bij ministeriële regeling. Het gevolg is dat zowel voor het nemen van een besluit als voor de regeling geen beroep meer openstaat voor alle belanghebbenden bij de bestuursrechter.

Rechtsbescherming kan enkel nog door de burgerlijke rechter worden geboden. Dat gaat dan gelden voor ten minste vijf luchthavens: Eelde, Maastricht, Twente, Eindhoven en Lelystad. Dat is nogal bijzonder, want de impact van zo'n besluit op de ruimtelijke kwaliteit en de leefkwaliteit is enorm. Een dergelijk besluit kan naar de opvatting van onze fracties dus niet zomaar over de hoofden van betrokkenen heen in Haagse vergaderzalen worden genomen. Gezien de grote impact is het appelrecht bij de Raad van State een vereiste.

De rechtsbescherming wordt ernstig beknut omdat een beroep op de Schipholbesluiten en de besluiten van met Schiphol samenwerkende luchthavens bij de bestuursrechter is uitgesloten. Het amendement van het CDA-Tweede Kamerlid Haverkamp is wat dat betreft wel zeer slim en intelligent in elkaar gezet. De amendementen op de stukken nrs. 43 en 44 hebben eigenlijk weinig om het lijf. Er blijven immers weinig luchthavens over die geen samenwerking met Schiphol hebben, en dus eigenlijk geen uitgebreide rechtsbescherming. Rechtsbescherming bij de burgerlijke rechter beperkt zich tot het toetsen op een "onrechtmatige daad", en dat is iets heel anders dan de bestuursrechter doet, die toetst op behoorlijke en zorgvuldige belangenafweging.

Ik heb een paar vragen. Kan de minister antwoorden, het liefst met een eenvoudig ja of nee, of deze koppeling in strijd is met het Verdrag van Aarhus? Waarover gaat die samenwerking nu eigenlijk? Deze Kamer is volgens mij geen knip voor de neus waard als wij niet een verfijning hebben van deze criteria, als je al voor deze wetswijziging zou zijn. Wat zijn nu de criteria? De brief van 28 november noemt "een sterke afhankelijkheid" en "parlementaire betrokkenheid" als criteria. Mijn vraag aan de minister is of het noemen van die luchthavens vandaag en morgen in deze zaal een vorm van parlementaire betrokkenheid is? Verder kan het natuurlijk nooit zo zijn dat een privaatrechtelijke overeenkomst tussen marktpartijen een publiekrechtelijke regeling van beroep bij de bestuursrechter blokkeert. Is de minister dat met mij eens? Waarom deze halfslachtige koppeling

waarmee niemand uit de voeten kan? Is het niet beter om de samenwerking te omschrijven als "samenwerking in één luchtvaartstelsel met slotcoördinatie volgens EU voorschriften"? Dan ben je helder en duidelijk. Is het niet nog beter om de regionale luchthavens samen te voegen tot één nationaal stelsel en ze te behandelen als filialen van Schiphol? Dan weten wij en de inwoners van dit land gewoon waar wij aan toe zijn.

Ik ga nog in op een paar losse punten, allereerst het rechtsregime. Schiphol zal na een overgangperiode van ongeveer twee jaar een nieuw normen- en handhavingstelsel kennen. Gezien het "overloopkarakter" van de filialen Lelystad en Eindhoven is de vraag of voor Lelystad en Eindhoven een gelijk normen- en handhavingstelsel gaat gelden als voor Schiphol, en zo ja, wanneer dat ingaat en hoe zich dat verhoudt tot het voorstel dat voorligt.

Dan kom ik nu op de verlenging. Blijkens de brief van 16 juli 2008 aan de Tweede Kamer over het verlengen van de geldigheidsduur van de Structuurvisies SBL en M-L heeft de minister een juridische achtervang gecreëerd, mocht deze wetswijziging niet tijdig in het Staatsblad verschijnen. Daarmee constateer ik dat de druk op deze Kamer om de RBML tijdig in werking te laten treden, eigenlijk is komen te vervallen. Het zou overigens wel chiquer zijn geweest wanneer de minister in zijn brief van 25 november jongstleden daaraan meer aandacht had besteed. Kan de minister nog eens aangeven waarom hij van mening is dat toch haast geboden is?

Voorzitter. Samengevat, de werking van de wetswijziging komt er in de kern op neer dat er meer vliegverkeer komt met een beknutting van de rechten en belangen van betrokkenen. Het is een fundamentele en ingewikkelde operatie om Nederland om te toveren tot een echt luchthavenland, waarbij het door de Tweede Kamer en het kabinet vastgestelde beleidskader helaas ontbreekt. De politieke vraag is: willen wij dat en willen wij dat op deze manier? Vooralsnog slaat bij onze fracties de balans negatief uit, maar wij wachten natuurlijk de beantwoording met belangstelling af.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik voer het woord mede namens de fractie van de ChristenUnie.

Voorzitter. Al vanaf 1979 wordt er in Nederland nagedacht en gesproken over de toekomst van de regionale en kleine luchthavens in ons land. Dit leidde er onder andere toe dat de rijksoverheid de verantwoordelijkheid voor de regionale en kleine luchthavens wil overdragen aan de provincies. Maar gezien de lange voorgeschiedenis hadden wij er naar de mening van onze fracties toch vanuit mogen gaan dat wij bij de behandeling van dit wetsvoorstel over de aangekondigde Luchthavennota zouden kunnen beschikken. Als tussenstap hebben wij nu een kabinetsvisie op burgerluchthavens van nationaal belang.

Wij constateren echter, dat genoemde visie geen echt nieuwe informatie bevat. Kan de minister ons uitleggen hoe het komt dat er geen doordacht plan is, na al die jaren besprekingen en na het debat over Schiphol dat wij hier in de Kamer heel intensief hebben gevoerd? De motie-Baarda is al door de heer Schouw genoemd.

Het wetsvoorstel Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens beoogt de al zo lang verwachte

wijziging van de regelgeving voor regionale luchthavens in Nederland. Nederland kent er zo'n 130, met een zeer verschillende omvang.

Decentraal wat kan, centraal wat moet; dit uitgangspunt heeft het kabinet ook toegepast op de regionale luchthavens. De filosofie achter deze gedachte was in het verleden dat de lusten en lasten het beste daar kunnen liggen waar ze ook ondervonden worden. Is dit nog steeds het uitgangspunt?

In de afgelopen jaren waren er forse verschillen tussen het Rijk en de provincies, zo hebben wij begrepen. Daarbij ging het met name om de beleidsvrijheid die de provincies zouden krijgen. Is deze "ruis" nu helemaal weg? Zo willen wij graag van de minister weten. Het lijkt ons ook van belang om helder te hebben wat de beoogde decentralisatie inhoudt. Met andere woorden: wat wordt de taak voor de provincies?

Het wetsvoorstel RBML houdt een wijziging van de Wet luchtvaart in. Na de inwerkingtreding van de gewijzigde Wet luchtvaart is het de taak van provinciale staten een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling vast te stellen voor een luchthaven. Voor grotere luchthavens zal een luchthavenbesluit noodzakelijk zijn. Of een luchthavenbesluit voor de kleinere luchthavens nodig is, is afhankelijk van de omvang van de geluidsbelasting en de externe veiligheidsrisico's, vanwege het luchtvaartverkeer dat gebruik maakt van de luchthaven. Voor andere luchthavens is, zo hebben wij begrepen, altijd een luchthavenregeling verplicht. Zien wij het nu goed, zo vragen wij de minister, dat bij dit wetsvoorstel het toetsingskader voor grotere luchthavens wordt verruimd? Maar ook voor kleinere luchthavens waar een luchthavenregeling noodzakelijk is, wordt naar onze mening een nieuw toetsingskader ingevoerd: onder andere voor geluidsbelasting en externe veiligheid. Dit betekent in onze visie dat voor luchthavens met een luchthavenbesluit een beperkingengebied zal moeten worden vastgesteld. Dit beperkingengebied heeft gevolgen voor de ruimtelijke ordening van het gebied. Het beperkingengebied moet worden overgenomen door het desbetreffende gemeentebestuur. Het gemeentebestuur van Veghel wijst daar ook al op. Wij vragen ons af of dit niet leidt tot een heel ernstige versmalling in de planologie, met name als het gaat om de belangenafweging. Anders gezegd: deze doorwerking beperkt naar onze mening de vrijheid van de gemeente op een behoorlijke wijze om haar eigen bestemmingsplan vast te stellen. Graag een reactie van de minister, of onze zienswijze juist is. Zo niet, dan horen wij dat graag.

Voorzitter. Provincies bezitten naar onze mening niet de noodzakelijke deskundigheid op het terrein van de afwikkeling van luchtverkeer voor de kleine luchthavens. Is er al overeenstemming met de provincies, zo vragen wij de minister, om die specifieke deskundigheid in huis te halen? Een andere mogelijkheid is dat deze deskundigheid door de provincies centraal gebundeld gaat worden. Mocht dat het gevolg zijn, dan zijn wij in wezen weer terug bij de centrale regie door de rijksoverheid.

Een niet onaanzienlijke verandering is het afschaffen van de beroepsmogelijkheid bij de bestuursrechter, met name voor de regionale luchthavens van nationale betekenis. Onder de huidige wet is beroep voor belanghebbenden tegen een aanwijzingsbesluit van een luchtvaartterrein mogelijk bij de bestuursrechter. Het is nu de bedoeling dat tegen een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling alleen beroep mogelijk is bij de

burgerlijke rechter. De vraag is of dit voor belanghebbenden voldoende rechtsbescherming biedt. Immers, een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling bevat onderdelen die het karakter hebben van een beschikking. Hiervoor is, naar de mening van onze fracties, bestuursrechtelijke rechtsbescherming noodzakelijk. Het luchthavenbesluit heeft ook ingrijpende gevolgen voor de ruimtelijke ordening. Dit is naar onze mening juist de expertise van de bestuursrechter.

Ook is de inhoudelijke toetsing van de burgerlijke rechter terughoudender van aard en daarom volgens ons niet geschikt voor besluiten die ook onderdelen van een beschikking bevatten. Groot bezwaar hebben wij ook omdat voor bescherming tegen geluidshinder dan ook geen beroepsmogelijkheid bij de bestuursrechter mogelijk is. Het zal duidelijk zijn dat onze fracties vinden dat beroep bij de bestuursrechter open moet staan tegen zowel een luchthavenbesluit als een luchthavenregeling. En om het bezwaar van een lange procedure – die er vaak is – te voorkomen, kan bepaald worden dat rechtstreeks beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State mogelijk moet zijn.

Het vliegveld Twente heeft, ondanks het feit dat Defensie het inmiddels verlaten heeft, nog altijd een militaire aanwijzing. Dit betekent dat burgerluchtvaart alleen mogelijk is als de staatssecretaris van Defensie daar ontheffing voor verleent. Ook ligt er nog altijd een militaire 35 Ke-geluidszone rond het vliegveld.

De staatssecretaris van Defensie is in deze situatie de bewindspersoon die verantwoordelijk is voor de burgerluchtvaart op Twente, terwijl je eigenlijk zou mogen verwachten dat die verantwoordelijkheid op enig moment overgaat naar de minister van Verkeer en Waterstaat. Begrijpelijk is dat deze situatie in stand wordt gehouden zolang er nog onderzoek gedaan wordt naar de omzetting van de militaire status naar een burgerstatus van het vliegveld.

De vraag is echter hoe lang de minister het acceptabel vindt dat een militaire aanwijzing wordt gebruikt voor een situatie waarvoor deze eigenlijk niet bedoeld is. Hoe vult de staatssecretaris van Defensie bijvoorbeeld zijn verantwoordelijkheid in als het gaat om het toezicht op de naleving van de luchtvaartregels door de burgerluchtvaart? Of doet het ministerie van Verkeer en Waterstaat dit en op basis van welke bevoegdheden?

Indien besloten mocht worden om Twente als een burgervliegveld aan te wijzen – of, in termen van de RBML, een burgerluchthavenvergunning te geven – in hoeverre zal dan ook de bestaande militaire geluidsruimte beschikbaar komen voor de burgerluchtvaart? Of zal daaraan eerst een MER-onderzoek voorafgaan?

Ook andere militaire vliegvelden hebben vanwege de reserveruimte behoorlijk grote geluidszones, zo hebben wij vernomen. Dit heeft natuurlijk ook ruimtelijke werking. Binnen de 35 Ke-zone is nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen niet toegestaan en dat is voor een aantal gemeenten niet zo goed. Met name in Brabant liggen de meeste militaire vliegvelden. Is de staatssecretaris bereid om hier wat aan te verbeteren?

Voorzitter. In het verleden was een punt van zorg de ondoorzichtige rolverdeling tussen de sector en de overheid. Er is nu een poging gedaan om de onderscheiden rollen beter te definiëren en te verdelen. Hierbij merken wij wel op dat de RBML een kaderwet is. Heel veel zal nog vertaald moeten worden in bijvoorbeeld

algemene maatregelen van bestuur. Dat geeft onzekerheid. Hoe worden wij daarbij als parlement betrokken? Hoe gaat dit uiteindelijk precies uitpakken voor gebruikers, belanghebbenden en investeerders? Het is voor onze fracties nog een vraag. Daarom wachten wij de beantwoording van de bewindslieden met grote belangstelling af.

□

De heer **Hillen** (CDA): Voorzitter. Het is 20.10 uur, het wordt voor de minister tijd voor een wat vrolijker geluid.

In ons compacte en dichtbevolkte land luistert de organisatie van de ruimtelijke ordening en van de infrastructuur erg nauw. Gelukkig zijn wij ons daarvan al honderden jaren bewust. Als je Nederland nadert vanuit de lucht dan zie je een tot in details aangeharkt land. Als gevolg van die bewuste regie kunnen wij hier met zestien miljoen mensen wonen en toch ook nog beschikken over kostbare en onvervangbare natuur, zelfs op onverwachte plaatsen, heel dicht bij grote steden. Het spreekt vanzelf dat als je zo met de ruimte moet woekeren, er steeds verschillende inzichten zullen zijn over de inrichting ervan en de regie erop. In het politieke debat is er soms een scherpe tegenstelling tussen, wat ik maar even noem, de economen en de ecologen, maar zij die economische argumenten sterk bepleiten, zijn vaak oprechte natuurliefhebbers en zij die de balans laten doorslaan naar het milieu, maken in de praktijk vaak meer vlieg- en autokilometers dan ze zich bewust zijn. In ieder geval hebben wij samen Nederland gemaakt tot wat het is en daar kunnen wij samen best met een zekere tevredenheid naar kijken. Maar af is het natuurlijk nog lang niet en zal het ook nooit zijn.

Verschillen van inzicht bestaan er ook ten opzichte van de vraag of de regie nationaal moet zijn, omdat alles met alles samenhangt, en Nederland toch al niet zo groot is, of dat het beter is de beslissingen zo dicht mogelijk te leggen bij de mensen die het aangaat, in de provincie of in de regio. Bij het luchthavenbeleid zie je dat soort bewegingen heel duidelijk.

Tot voor kort wees het kompas meer in de richting van decentralisatie en vandaag zitten wij weer wat meer op de toer van de centrale sturing. Als wij het voor ons liggende wetsvoorstel en de brieven van de minister van Verkeer en Waterstaat goed bekijken, gaat het eigenlijk om het weer terug laten zwaaien van de slinger van decentraal naar centraal. Deels, want voor de kleine luchthavens blijft wel degelijk decentralisatie in het wetsvoorstel staan. Dat wil niet alleen deze minister, maar ook de amendering door de meerderheid van de Tweede Kamer om een aantal regionale luchthavens toch aan te wijzen als luchthavens van nationaal belang wijst op die richting van bewegen.

De CDA-fractie is het eens met die meer centrale benadering. Wij zijn dus samen met minister Eurlings een bocht aan het maken ten opzichte van de lijn van denken van de afgelopen jaren, en die bocht gaat als zo vaak gepaard met het nodige ongemak. Dit wetsvoorstel is onder meer bedoeld om bevoegdheden te decentraliseren, maar intussen draait het met name voor de grotere luchthavens precies de andere kant op. Dat lijkt bij wetgeving, die eenduidig behoort te zijn, compliceerend. Maar het praktisch denken en de logica in de redenering van de minister spreekt ons aan. Wat groot is, hoog behandelen, wat klein is, laag aan de orde stellen.

Het IPO liet ons weten, nu ook geheel met de wetgeving te kunnen instemmen. Wij danken de minister voor zijn overvloedige informatie, die hij ten behoeve van deze behandeling nog aan het wetsvoorstel heeft toegevoegd.

Toch is onze agenda vandaag wat dubbel, want strikt genomen is het belangrijkste argument om dit wetsvoorstel nu te aanvaarden niet de inhoud van het wetsvoorstel zelf, namelijk functionele decentralisatie cum centralisatie, maar dat kan worden voorkomen dat de minister straks in het juridisch luchtledige zweeft ten aanzien van de regionale luchthavens die van nationaal belang zijn. Immers, de Structuurvisie Burgerluchthavens verloopt op Kerstmis van dit jaar en de Structuurvisies Maastricht en Lelystad eind mei komend voorjaar. Daarom zijn de overgangsbepalingen artikel XVII A en XVII van dit voorliggend wetsvoorstel urgenter dan het wetsvoorstel zelf, want daardoor is het wettelijk mogelijk dat de Structuurvisie Maastricht en Lelystad en de Structuurvisie Burgerluchthavens, met name voor de luchthavens Rotterdam, Eelde en Teuge, van toepassing blijven op de lopende aanwijzingsprocedures. De CDA-fractie ziet deze energieke minister niet graag in het luchtledige. Wij zijn daarom blij dat de plenaire behandeling van het wetsvoorstel tijdig kon plaatsvinden. Wij steunen de overgangsbepalingen zonder meer.

Dan de strekking van het wetsvoorstel zelf. Van belang is hier dat minister Eurlings erop aanstuurt dat groot handelsverkeer, dus zowel personen- als vrachtvervoer, met een startgewicht groter dan 6000 kg, dat nu van Schiphol gebruik maakt, gaat uitwijken naar regionale luchthavens van nationale betekenis. Er is immers voorlopig geen kijk op een tweede nationale luchthaven ter ontlasting van Schiphol. De minister schrijft dat deze luchthavens op die manier bijdragen aan de internationale bereikbaarheid van Nederland in het algemeen en van de stedelijke netwerken in het bijzonder. Dankzij dit wetsvoorstel kan het Rijk een leidende rol vervullen bij de afweging over de aanvaardbaar geachte milieuruimte en de daaraan gekoppelde ruimtelijke beperkingen enerzijds en de gewenste internationale bereikbaarheid en de gewenste en benodigde capaciteit voor groot handelsverkeer over Nederlandse luchthavens anderzijds.

In zijn brief gaat de minister vervolgens meer specifiek in op de opties die hij hanteert voor de luchthavens Eindhoven, Lelystad, Rotterdam, Eelde, Maastricht en Twente. In principe is dit conform het Aldersakkoord, waarvan de CDA-fractie in dit huis en aan de overzijde graag de integrale uitvoering verlangt, zoals de minister nu ook aangeeft. Dat wil zeggen dat er een nadrukkelijk verband is tussen de toekomst van Schiphol enerzijds en de mogelijkheid tot het uitplaatsen van vluchten naar regionale luchthavens anderzijds. Deze twee zijn onlosmakelijk verbonden. Niettemin acht mijn fractie het in eerste aanleg aan de Tweede Kamer om hier samen met de minister beleidsconclusies over te trekken. De Luchtvaartnota is dadelijk daar aan de orde. De Eerste Kamerfractie van het CDA wil hier geen prelude spelen voor het grote concert aan de overzijde. Relevant voor dit huis is de vraag of wij in grote lijnen instemmen met de richting van denken van de minister. Op die vraag antwoordt de fractie van het CDA, alles afwegend, instemmend.

Niettemin hebben wij toch nog een specifieke vraag. Die gaat over wat nu precies het gevolg is van het amendement-Haverkamp op stuk nr. 44 voor de rechtsbescherming. Als het om luchthavens gaat,

Hillen

waarvoor een luchthavenbesluit gaat gelden, geldt het Rijk als bevoegd gezag. Niettemin is er wel verschil van praktische status. Lelystad en Eindhoven zullen structureel nationaal verkeer gaan opvangen dat tot nu toe naar Schiphol zou gaan. Luchthavens als Eelde vormen veeleer een soort reservecapaciteit, bedoeld voor incidentele benutting, bijvoorbeeld als Schiphol in de mist is verdwenen. Is dan voor al deze luchthavens dezelfde rechtsbescherming van toepassing, met beperking in de procedures, of gaat het om de feitelijkheid van samenwerking, en zou de beroepsbeperking alleen gelden voor Lelystad en Eindhoven? Ook na de beantwoording van het laatste vragenrondeje is daar nog onduidelijkheid over. De CDA-fractie wil niet dat hier onduidelijkheid blijft bestaan. Sterker, naarmate er meer over is gezegd, is de onduidelijkheid eerder toegenomen, omdat de gebruikte definities vaak niet eenduidig waren. Ik merk overigens op dat de Tweede Kamer op dit punt een amendement-Haverkamp heeft aangenomen. De fracties van D66 en de PvdA hebben na deze amendering toch met het wetsvoorstel ingestemd.

Dan nog iets over Volkel en de brief van Veghel. Ik kan daar kort over zijn. Ik vond dit een curieuze brief. Veghel heeft in het verleden in goede samenwerking met Volkel haar zaakjes kunnen regelen. Nu er een wijziging plaats zou kunnen vinden in de inspraakmogelijkheden of de status verlangt Veghel feitelijk van de minister dat hij hier en nu en met macht gaat uitmaken wat in het belang van Veghel is. Sterker nog, in de brief wordt aangedrongen op minstens een zestal waarborgen. Ik vind dat overdreven. De problemen die Veghel met Volkel zou kunnen krijgen, kunnen in het voorjaar in de Tweede Kamer nog aan de orde komen. Ik vind dat wij hierover in de Eerste Kamer geen zaken behoeven te doen.

Voor het overige deel van het wetsvoorstel – ik heb het over de decentralisatie – heeft mijn fractie in de schriftelijke voorbereiding al aangegeven dat wij het toejuichen dat regelgeving, die in de loop van de jaren gecompliceerd en verspreid was geraakt, met dit wetsvoorstel wordt geactualiseerd in nieuwe, vervangende regelgeving, waarbij ook aandacht is gegeven aan Europese en overige internationale aspecten en waarbij tevens acht is geslagen op het terugdringen van de bijbehorende administratieve lasten.

Ik ben blij dat ik geen minister ben, het debat vanavond volgend. De een vindt het te langzaam gaan, de ander te snel, iedereen klaagt dat niet alles precies gelijk is gestructureerd, terwijl het in het leven meestal zo gaat, maar de minister krijgt daarvan natuurlijk de schuld. Ik spreek de wens uit dat de SP spoedig mag proeven aan regeringsdeelname.

De heer **Schouw** (D66): Voorzitter. Ik vind het hoffelijk en fijn dat de woordvoerder van het CDA erkent dat het effect van deze wet, die bedoeld was om te decentraliseren, nu eigenlijk is gericht op centralisatie. De heer Hillen is daar blij mee. Hij is echter ook parlementariër. Behoort het niet tot de normale gang van zaken dat je bij zo'n majeure beleidswijziging eerst het beleid formuleert en bespreekt en dat je pas daarna komt met wetgeving? Is het niet juist dat in dit geval overnight door een amendement dat slim in elkaar zit decentralisatie is omgezet naar centralisatie?

De heer **Hillen** (CDA): Ik begrijp die vraag niet. De heer

Schouw beschuldigt de Tweede Kamer ervan dat zij een besluit heeft genomen.

De heer **Schouw** (D66): Neen, ik doe dat niet. Ik vraag naar de opvatting en de observatie van de heer Hillen.

De heer **Hillen** (CDA): De Tweede Kamer heeft met open ogen een amendement ingediend. Daar heeft de fractie van de heer Schouw enthousiast voorgestemd.

De heer **Schouw** (D66): Ik vraag naar de opvatting van de CDA-fractie in dit huis. Als het gaat om een majeure beleidswijziging, moet je dan niet eerst naar het beleid kijken en dat parlementair afhandelen, voordat je tot wetgeving komt?

De heer **Hillen** (CDA): Daarom wordt het tijd dat D66 ook weer gaat regeren. Dit verhaal gaat op als je de tafel voortdurend leeg hebt als je op je werk komt. Dan kun je een besluit nemen en dat rustig uitwerken. De heer Schouw weet echter ook dat alles met alles samenhangt. Soms worden er bochten genomen. Dit wetsvoorstel lag bij de Tweede Kamer met de bedoeling van decentralisatie, maar de Tweede Kamer gaat wat betreft de luchthavens van nationaal belang over naar centralisatie. Dat is een uitspraak van de Tweede Kamer die door de fractie van de heer Schouw aan de overkant is gesteund. Het wetsvoorstel ligt nu bij ons en wij hebben te maken met het wetsvoorstel, zoals het er ligt. Wij stellen dan vast dat het misschien de schoonheidsprijs niet verdient, maar als het daar om gaat, moeten wij aan Missverkiezingen meedoen.

De heer **Schouw** (D66): In alle gevallen dat de CDA-fractie in deze Kamer anders stemt dan de CDA-fractie aan de overkant zal ik herhalen wat de heer Hillen heeft gezegd. Ik neem aan dat de heer Hillen de Handelingen over de behandeling van het wetsvoorstel heeft gelezen. Ik heb dat gedaan. Ik heb de indruk dat de Tweede Kamer de impact van de omvorming van decentralisatie naar centralisatie zeer miniem heeft besproken en heeft gezien.

De heer **Hillen** (CDA): Daar neem ik kennis van. De Tweede Kamer is medewetgever. Die bepaalt wat hij bepaalt.

□

De heer **Koffeman** (PvdD): Voorzitter. De ambities die spreken uit de RBML lijken samen te vatten met "beter tien vliegtuigen in de lucht dan één aan de grond". Wij moeten de lucht in, en rap een beetje. Dit debat kon niet wachten tot 23 december, maar moest en zou vanavond plaatsvinden omdat er haast geboden is. En ja, er is een timeslot gevonden in de drukke agenda's van Kamer en minister.

De vraag is waar die haastige spoed dan zo goed voor is. De RBML laat tal van vragen onbeantwoord en de minister is er niet in geslaagd de vragen die in een eerder stadium gesteld zijn, van een bevredigend antwoord te voorzien. Dat geeft deze overhaaste behandeling een hoog "Elverding-gehalte". Eerst doen, dan denken.

Jeffrey Liker schreef in *The Toyota Way* dat Amerikanen doorgaans drie maanden plannen, waarna een

moeizame implementatie volgt. Bij Toyota plannen ze tien maanden, maar dan volgt er wel een vlotte implementatie. Dus traagheid doorbreek je door in het begin wat meer tijd te nemen, door extra traagheid in te bouwen! Die tijd lijkt ons niet gegund, en dat zou het kabinet kunnen opbreken, als de Kamer zich niet zonder reden laat opjagen. Wie de bijdragen zojuist heeft beluisterd, moet vaststellen dat veel fracties daar niet voor lijken te voelen.

Elverding pleitte in zijn snelwegensnellingsplannen voor minder onderzoek in de verkenningsfase en, in ruil daarvoor, voor een extra toets aan het eind van de besluitvorming. De minister lijkt op dit dossier eenzelfde route te willen kiezen. Keer op keer verwijst hij naar de nog te verschijnen Luchthavennota, waarvan de landing nu, onder voorbehoud, gepland lijkt voor het voorjaar van 2009. Maar kan de minister ook duidelijk maken waarom de RBML doorgevoerd moet worden, nog voordat duidelijk is welk beleid het kabinet voor ogen heeft ten aanzien van de luchthavens? Is het niet logischer om eerst dat beleid met elkaar te bespreken en pas daarna de implementatie te regelen? De minister lijkt exact diezelfde aanpak te kiezen, door de Kamer vandaag een enorme worst voor te houden. Als de senaat goedkeuring geeft aan de RBML, mogen wij daarna, in een later stadium, best nog verder praten met de minister over de invulling ervan naar aanleiding van het Besluit Burgerluchthavens.

Het klinkt als de echo van Elverding. Snel doorpakken in de verkenningsfase en daarna een lange vinger in de vorm van meepraten aan het eind van de besluitvorming. Voorbespreken met het bedrijfsleven en nakaarten met burgers en belangenbehartigers van de publieke zaak over wat nu niet meer te veranderen valt.

Niet voor niets lopen burgers en belangenorganisaties te hoop tegen het voorliggende wetsvoorstel. De Raad van State had al eerder ernstige kritiek op het voorstel, omdat de rechtsbescherming van de burgers hierin te wensen overliet. Burgers zouden belemmerd kunnen worden om met hun bezwaren naar de bestuursrechter te stappen. Het amendement-Tang voorzag alsnog in herstel van deze rechtsbescherming, maar het amendement-Haverkamp lijkt daar niet onverkort vanuit te gaan. Sterker nog, het zou het amendement-Tang weleens finaal onderuit kunnen halen. Nog los van de vraag of dit de bedoeling is van het amendement-Haverkamp, is het voor ons slecht denkbaar dat die mogelijkheid zou blijven bestaan.

Ingeval sprake is van samenwerking bij de verdeling van luchthavenluchtverkeer met de luchthaven Schiphol, is de regelgeving van kracht zoals deze rond Schiphol is afgesproken. Daarmee wordt voor omwonenden de toegang tot de bestuursrechter geblokkeerd en geldt de bestuursrechtelijke reparatie die het amendement-Tang beoogde aan te brengen, mogelijk niet meer. Kan de minister helder maken wat bedoeld wordt met een samenwerkingsverband tussen Schiphol en regionale luchthavens? Is het echt zo dat elke vorm van samenwerking voldoende zou kunnen zijn om omwonenden onder het Schiphol-regime te brengen als het gaat om beperking van de gang naar de bestuursrechter? Kan de minister zich voorstellen dat het voor veel fracties wellicht moeilijk wordt om nog voor kerst met het voorliggende wetsvoorstel in te stemmen zolang hierover geen sluitende garanties gegeven worden? Zijn wij niet gewoon volgens internationale verdragen

verplicht de gang van burgers naar de bestuursrechter mogelijk te maken? Hoezeer moeten wij het voorbeeld van Onderbanken als uitgangspunt zien? Hierin bleek dat vliegtuigen per definitie voorrang lijken te hebben boven burgers en bomen.

Wij weten dat deze minister vindt dat er te veel beroepsbezwaarmakers zijn in Nederland en te weinig snelwegen en dat hij er alles aan wil doen, de aanleg van wegen geen enkele vertraging op te laten lopen. Die houding van de minister geeft aanleiding om ook het wetsvoorstel-RBML en de strekking van het amendement-Haverkamp met enige argwaan te bezien.

Dan het punt van de decentralisatie. Natuurlijk kan het geen kwaad om besluitvorming minder centraal te willen regelen. Het is echter zeer de vraag of provincies klaar zijn voor de verantwoordelijkheid om zelf te kunnen gaan bepalen hoeveel vliegbewegingen men denkt te kunnen verwerken op de eigen regionale luchthavens, zeker als die luchthavens met elkaar gaan wedijveren, aangejaagd door regionale bestuurders om luchthavens van nationale betekenis te worden. Hiermee kunnen die bestuurders ook onderling gaan wedijveren om meer nationale betekenis voor zichzelf en hun provincies op te eisen.

Nog vers in het geheugen ligt de overdracht van bevoegdheden in het kader van de Flora- en faunawet van de landelijke naar de provinciale overheid, die daar op dat moment nog allesbehalve klaar voor was en in veel gevallen nog steeds niet klaar voor is, wat leidt tot veel ten onrechte afgegeven vergunningen en veel gewonnen procedures bij de bestuursrechters voor de zogenoemde beroepsbezwaarmakers die dit kabinet de mond lijken te willen snoeren. Natuurlijk kun je de rechtsbescherming van burgers inperken om dit "probleem" de pas af te snijden, maar het ligt meer voor de hand om decentralisatie pas door te voeren als er voldoende reden is om aan te nemen dat de provincies voor die taak zijn toegerust. Die garanties lijken op dit moment niet aanwezig.

De luchtvaart is een sector met grote maatschappelijke impact en met een grote milieudruk, wat vraagt om zeer zorgvuldige besluiten. De wijze waarop dit debat in de agenda's geformuleerd is, doet daaraan afbreuk, evenals het nog steeds niet voorhanden zijn van de Luchthavennota die inmiddels een draagtijd heeft van langer dan negen maanden. De minister is zwaar over tijd. Hij zou er dan ook begrip voor moeten hebben dat velen in dit huis sceptisch staan tegenover een keizersnee voor de RBML.

Veel mensen kunnen niet goed uitleggen hoe het kan dat een retourtje Rome met het vliegtuig goedkoper is dan een retourtje Kampen met de trein. Het valt niet goed uit te leggen waarom Schiphol nog steeds de witte pomp van Europa is en dat wij moeten verwachten dat de samenwerkingsverbanden die Schiphol straks kan aangaan, ertoe zullen leiden dat wij ook een aantal regionale witte kerosinepompen gaan openen. Wat zullen de gevolgen zijn voor dunbevolkte natuurgebieden, als regionale luchthavens groeien en de aanvliegroutes niet over bevolkingscentra mogen lopen?

Samenvattend kan ik zeggen dat er dringend behoefte is aan een duidelijke beleidsvisie in de vorm van de Luchthavennota en pas dan een RBML. De omgekeerde volgorde, eerst doen en dan denken, de Elverding-variant, mag dan wel snel zijn, maar laat weinig ruimte voor de no-regret-scenario's die in het kader van de

luchtvaart zo heel hard nodig zijn, om redenen van milieu, natuur en rechtszekerheid voor burgers.



De heer **Yildirim** (Fractie-Yildirim): Voorzitter. Na bestudering van het wetsvoorstel, nr. 30452, inzake de wijziging van de Wet luchtvaart en na bestudering van de vragen en antwoorden in de schriftelijke ronde, komt mijn fractie tot de conclusie dat het voorliggende voorstel geen concrete helderheid biedt over het belang van een nationale of van een regionale luchtvaart. Waar beginnen en eindigen de bevoegdheden van een regionaal bestuursorgaan? Wanneer wordt op basis van een wet de instandhouding van luchtvaart landelijk bepaald? Op dat gebied biedt het voorliggende voorstel geen helderheid.

Er wordt gesproken over beleidsvrijheid, over beleidskeuzen en over kennis bij de provincies van hun eigen ruimtelijke indeling. Dat mag zo zijn, maar het is vervolgens niet helder of provincies alleen mogen meepraten of ook zelfstandig mogen beslissen. Mijn fractie is tevens van mening dat provincies over meer taken mogen gaan dan tot nu toe het geval is. Echter, als het huidige wetsvoorstel ongewijzigd wordt ingevoerd, zijn wij enigszins bevreesd dat provincies in een bestuurlijke spagaat terechtkomen. In zo'n geval is geen enkel bestuursorgaan gebaat bij kretologie als "decentraal wat kan en centraal wat mag". Mijn fractie is van mening dat luchthavens die meer dan 30.000 à 40.000 passagiers per jaar vervoeren, behoren tot het nationale belang.

Voor ons is de vraag urgent over hoeveel luchthavens Nederland moet beschikken. Gezien de compactheid van het land, denk ik dat het van belang is om eerst samen stil te staan bij concrete beleidskeuzen alvorens te besluiten om luchthavens van een bepaalde omvang wel of niet te decentraliseren.

Mijn fractie betreurt het enigszins dat in de brief wordt gesuggereerd dat luchthaven Twente mogelijk open wordt gehouden. Dat doet tekort aan de ingezette bestuurlijke samenwerking tussen gemeenten en maatschappelijke organisaties, alsmede aan de bewoners die jarenlang actie hebben gevoerd om de burgerluchthaven in dat gebied op te heffen in de hoop dat dit ook zou gebeuren. Nu wordt hun deze hoop ontnomen.

Daarnaast vindt mijn fractie het nodig dat, alvorens het voorstel tot wijziging van de wet te bespreken en mogelijk in te stemmen met decentralisatie van de huidige Luchtvaartwet, eerst de aangekondigde Luchtvaartnota behandeld wordt en wij samen tot beleidskeuzen komen op basis van een discussie over de nota.



De heer **Laurier** (GroenLinks): Voorzitter. Wij bespreken nu de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens. Het doel van deze regelgeving – dat was het in ieder geval oorspronkelijk, bij indiening – is om een einde te maken aan de veelheid van regelingen en besluiten die er in het land waren, aansluiting te vinden bij internationale normen en milieunormen en tot decentralisatie te komen waar dat mogelijk is. In dat kader worden onder meer twee soorten burgerluchthavens onderscheiden: die van nationale en die van

regionale betekenis. De heer Hofstra wees er ook al op dat dit een kaderwet betreft.

Deze wet wordt onder een zekere druk door deze Kamer behandeld. Zoals bekend had men, alvorens deze wet in behandeling te nemen, het liefst eerst de Luchtvaartnota afgewacht. Een belangrijke reden voor deze druk en spoed is dat het Structuurschema Burgerluchthavens op 25 december aanstaande vervalft. Inmiddels weten wij ook dat de minister een achternavigatieprocedure heeft gecreëerd. Hij heeft dat traject al ingezet, zoals hij schreef in zijn brief aan de Eerste Kamer van september. Op 28 november heeft hij dat nog eens bevestigd. Als er dan een achternavigatieprocedure is, rijst daarmee tegelijkertijd de vraag waarom deze spoed noodzakelijk is. Kan de Kamer bijvoorbeeld niet op de Luchtvaartnota wachten? De minister zegt daarover wel het een en ander. Hij vindt het niet wenselijk omdat hij die weg niet elegant en robuust vindt. Verder wil hij geen novum in het kader van de nieuwe Wro scheppen en de juridische risico's bij de aanwijzingsprocedures voor regionale luchthavens zo veel mogelijk beperken. Een logische vraag is of de weg die nu wordt gevolgd, waarbij de Luchtvaartnota niet bekend is, dan wel elegant wordt gevonden. Maakt dat wel een robuuste indruk? Is het scheppen van een novum in de nieuwe Wro zo erg? Zijn de juridische risico's werkelijk zo groot als verondersteld, als wij de andere weg zouden bewandelen en de wet morgen door de Kamer zou worden aangenomen? Mijn fractie wil op deze punten graag duidelijkheid verkrijgen van de minister.

Spreekers voor mij hebben al gezegd dat "decentraal wat kan en centraal wat moet" een belangrijke gedachte is achter deze wetgeving. Intussen heeft er echter een soort salto mortale plaatsgevonden. Eerst werden het een heel beperkt aantal luchthavens van nationaal belang. Volgens mij was het er maar één. Dat aantal heeft zich echter bij de behandeling gestaag uitgebreid. Zo langzamerhand lijkt het wel: hoe meer hoe beter. Je kunt je afvragen in hoeverre de gedachte aan decentralisatie daarbij niet is uitgehold en de doelstelling nog reëel is. Ook kun je je afvragen of juist de vermindering van de decentrale regeling de efficiency van het geheel niet aantast en of de provincies nog wel in staat zijn om de opdracht op zich te nemen. Interessant is natuurlijk dat er veel meer luchthavens van rijksbelang zijn bijgekomen. In verband daarmee kan men zich afvragen waarheen men koerst. Gaat het hier niet om een nationaal luchthavensysteem? Dat is van belang omdat men op die manier een andere koers zou inzetten. De vraag is verder of de samenhang van die wijziging niet te vinden is in het advies van de commissie-Alders.

De verandering van de systematiek is ook relevant voor de rechtsbescherming van de betrokkenen. Inmiddels is namelijk bepaald dat als er een samenwerkingsverband is met Schiphol, het rechtssysteem van Schiphol zal gelden. Dat betekent dat er geen beroep kan worden gedaan bij de beroepsrechter. Mijn fractie vindt dat een ernstige aantasting van de rechtsbescherming van de burgers en omwonenden. Zij juicht dat allesbehalve toe. Dit is ook een kritisch punt van beoordeling bij het wetsvoorstel dat er inmiddels ligt. Daarbij komt dat, wanneer iets van nationale betekenis is, in feite wordt bepaald dat er een samenwerking is met Schiphol. Er is sprake van samenwerking bij sterke afhankelijkheid of als er enige parlementaire betrokkenheid is. Verder kunnen afspraken tussen marktpartijen bepalend zijn. Dat vindt

mijn fractie nogal ruime formuleringen die in feite de rechtsbescherming verzwakken.

De minister meent dat in het voorliggende wetsvoorstel een goed evenwicht is gevonden tussen enerzijds de argumenten van de Raad van State op het gebied van de rechtsbescherming en anderzijds door het bereiken van een goede aansluiting bij de besluitvorming rond Schiphol. Mijn fractie deelt deze conclusie op voorhand niet.

Ten slotte wil ik het hebben over de aanpassing bij de internationale en Europese normen. Er is een duidelijk verschil tussen de normen voor militaire luchthavens en die voor burgerluchthavens. Hoe consistent is dat, als je doel is om de normen aan te passen? Bij de toepassing van de ruimtelijke indeling van vliegvelden blijven er 40 en 55 Ke-contouren gehandhaafd. Zelfs geeft het wetsvoorstel geen wettelijke verplichting tot het verrichten van onafhankelijke metingen bij het gebruik van luchthavens. Dat kan slechts in het kader van het overleg worden afgesproken. Het zal niemand verbazen dat mijn fractie op dit punt van het wetsvoorstel bijzonder kritisch is. Zij wacht met belangstelling de beantwoording van de minister af.

De vergadering wordt van 20.40 uur tot 21.30 uur geschorst.



Minister Eurlings: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun bijdragen in eerste termijn. Er is veel gezegd in de eerste termijn. Voordat ik aan mijn voorbereide tekst begin, zal ik een aantal opmerkingen maken.

Het wetsvoorstel RBML, zoals dat bedoeld was, had verschillende bedoelingen. Een ervan was een nieuw regelgevend kader met tal van voordelen voor onze burgers, maar ook voor de wijze waarop de regels in elkaar zitten. Een tweede aspect betreft de vraag welke luchthavens decentraal worden en welke nationaal blijven. Omdat er tegenwoordig een wat andere wind waait rond de vraag of veel luchthavens decentraal moeten worden of niet, is uit de Tweede Kamer het verzoek gekomen om die discussie op een later tijdstip te voeren, namelijk bij de behandeling van de Luchtvaartnota.

Er is dus een nieuw regelgevend kader met bijvoorbeeld een betere regeling van externe veiligheid en het beter verdisconteren van de positie van helikopters, die nu niet goed in de wet staat. Daarover kan heel goed worden besloten, los van de discussie over de vraag welke luchthavens wij straks al dan niet door provincies willen laten besturen en over welke wij landelijk met elkaar willen kunnen beslissen.

De discussie over de vraag wat wij decentraal en centraal doen, dateert al van lang geleden. Een van mijn voorgangers, mevrouw Jorritsma, hechte sterk aan decentralisatie. Dat paste toen ook in de tijdgeest van veel landelijk decentraliseren. Wij leven in een klein, dichtbevolkt land, waar de balans tussen milieu enerzijds en economie anderzijds van groot belang is. Het is de vraag hoe wij een en ander in dat kleine land op een goede manier regelen. Om die reden hebben wij in de Tweede Kamer zowel van links als van rechts een beweging gezien om af te kijken van de lijn, die door mevrouw Jorritsma is ingezet en die er ook nog lag ten tijde van mevrouw Schultz van Haegen. Omdat die

balans zo kwetsbaar is, wil men dat soort afwegingen voor een behoorlijk deel landelijk blijven doen. Wij moeten er met elkaar voor zorgen dat er over het hele land bij de luchthavens een bepaalde mate van interactie is en dat wij die balans goed in beeld houden.

Ik heb gemerkt dat veel mensen begrip hebben voor het feit dat wij zijn teruggekeerd van de sterke decentralisatiegedachte die er sinds de tijd van mevrouw Jorritsma was. Ik vind dat wij de discussie op een goede manier moeten voltooien met de Luchtvaartnota.

Waar interfereren die twee lijnen nu, de lijn van het anders regelen van de rechtspositie en de vraag wat wij wel en niet decentraliseren? Die twee lijnen interfereren nu juist bij het punt van de rechtsbescherming, bij de vraag wie nog naar de bestuursrechter kan in welke situatie. Bijna iedereen heeft over dat punt gesproken en ik zal er straks op terugkomen. Ik schets echter aan het begin van mijn verhaal nadrukkelijk de twee lijnen die altijd in het wetsvoorstel hebben gezeten. Het is juist het terugkeren van de oude lijn-Jorritsma vanwege de balans tussen natuur en economie, waardoor de meerderheid van de Tweede Kamer heeft gezegd daar nog eens goed over te willen nadenken.

De heer **Schouw** (D66): Is de minister het met mijn constatering eens dat deze RBML nooit is bedoeld om die centralisatiegedachte te verankeren en dat de RBML eigenlijk per ongeluk of heel plots door middel van het amendement van karakter is veranderd?

Minister Eurlings: De wet heeft altijd twee doelen gehad. Het eerste doel is het op een nieuwe manier regelen van de juridische positie van de verschillende luchthavens, de tijd na de pkb's. Het tweede doel is het beantwoorden van de vraag of wij niet heel wat luchthavens landelijk van ons af moeten gooien – excuses voor het onparlementaire taalgebruik – en richting de provincies moeten brengen. De Tweede Kamer heeft mij meegedeeld zich op die tweede vraag te willen herbezinnen. De Tweede Kamer vraagt zich immers in den brede af of de lijn van mevrouw Jorritsma nog wel in deze tijd past.

In de tijd van minister Netelenbos was er sprake van 600.000 vliegbewegingen op Schiphol. Intussen zijn wij op maximaal 510.000 voor 2020 uitgekomen, dit om aan te geven dat naar mijn stellige overtuiging de balans tussen milieu en economie niet minder, maar juist meer aandacht krijgt dan vroeger. Dat is voor partijen, niet alleen aan de rechterzijde, maar ook aan de linkerzijde in de Tweede Kamer, een reden om niet meer klakkeloos door te gaan op de lijn dat iedere luchthaven behalve Schiphol naar de provincies moet gaan. Daarom heeft men het ontkoppeld.

Wat is nu de positie van dit wetsvoorstel? Dit wetsvoorstel laat, totdat die discussie definitief wordt beslecht, de zaken voor de grotere regionale luchthavens zoals ze nu zijn. Wij houden voor het moment die luchthavens, zoals Eelde, Maastricht en Lelystad, bij het landelijk beleid. De discussie wordt dus niet definitief beslecht. Ik voel wel dat de tijdgeest is veranderd. Ik heb om de terechte vragen naar meer duidelijkheid op dit punt te kunnen adresseren, in een brief aan de Kamer aangegeven wat mijn intenties zijn. Ik stap, evenals een brede meerderheid in de Tweede Kamer, af van de lijn die mevrouw Jorritsma destijds heeft ingezet en die ook nog in de vorige regering opgeld deed.

Eurlings

Het is mijn intentie om die luchthavens, Rotterdam, Lelystad, Eelde, Maastricht en Twente, als het een luchthaven blijft, niet naar de provincies te decentraliseren. De kleine grasvelden worden wel gedecentraliseerd. Ik ben daarmee vooruitgelopen op de discussie die wij op enig moment nog in de Tweede Kamer moeten voeren. Ik heb geprobeerd zo ver te gaan als ik op dit moment kan gaan, gelet op het feit dat ik nog geen Luchtvaartnota heb doen verschijnen en nog geen discussie daarover in de Tweede Kamer heb gevoerd.

De heer **Vliegenthart** (SP): De minister zegt dat het wetsvoorstel oorspronkelijk twee benen had. Aan de ene kant is dat een nieuw regelgevend kader en aan de andere kant het decentralisatiestreven. Begrijp ik goed dat wat de minister betreft een van de twee benen onder het wetsvoorstel is verdwenen? Zit het decentralisatiestreven, dat oorspronkelijk in het wetsvoorstel zat, er nu niet meer in?

Minister **Eurlings**: Het wetsvoorstel had twee doelen. Men wilde in één moment twee hoofdbeslissingen combineren. Enerzijds is er de nieuwe regelgeving, maar ook het aanpassen op EU-regelgeving, in het bijzonder de ICAO-voorschriften. Anderzijds is er de definitieve beslechting van de discussie over decentralisatie, waarbij tot voor kort de lijn was dat alle luchthavens moesten worden gedecentraliseerd. Daar denkt de politiek in den brede in mee, ook in de Eerste Kamer, zoals de heren Hofstra en Hillen, niet bepaald de linkerbuitenbenen in dit huis.

Er is nu een andere tijdgeest. De afweging tussen milieu en economie, in zo'n klein land met zo veel kwetsbaarheid, moet integraal worden gemaakt. Daarom is de discussie uitgesteld tot de behandeling van de Luchtvaartnota. Ik heb geconstateerd dat, toen ik de brief aan de Kamer stuurde met mijn voornemens om die luchthavens naar de provincie te laten gaan, de Tweede Kamer niet bepaald in brand is gevlogen. Men kan zich er heel wat bij voorstellen. De Tweede Kamer heeft gezegd pas op de plaats te willen maken, omdat men het anders wil dan vroeger en omdat de decentralisatie te ver en te snel gaat.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb een tijdje in het dossier zitten kijken. Ik dacht: Groningen, Twente, Lelystad, Rotterdam, Eindhoven, Maastricht blijven nationaal. Als ik de minister nu goed hoor, laat hij er toch wat twijfel over bestaan. Er komt nog een nota. Voor mij is dat het uitgangspunt. Er horen ook dingen bij als het nationaal is. Wat die kleinere veldjes betreft zien wij het dan nog wel. Ik wil het wat preciezer horen. Is het de bedoeling dat wij het zien als nationale status of misschien als nationale status?

De heer **Van den Berg** (SGP): Als ik het goed begrijp, zegt de minister dat er door de tijd een andere visie is gekomen op decentraliseren. Klopt dat? Wat decentraliseer je dan? Wat de minister nu toezegt, is hoofdstuk 1 van de nieuwe nota.

Minister **Eurlings**: Ik ben bang dat er heel wat meer hoofdstukken in die nota zullen staan. Welke het precies wordt, is dus de vraag. Het anders denken dan vroeger is echter de aanleiding geweest voor de Tweede Kamer om niet in één klap te decentraliseren, sterker nog: om het

nationaal te houden. Het laatste heeft de Tweede Kamer formeel alleen nog niet uitgesproken. Daarom spreek ik hier met enige schroom. Ik heb, daartoe door deze Kamer opgeroepen, aangegeven wat mijn intenties zijn. Ik ben in de brief zo ver gegaan als ik kon, kijkend naar de Tweede Kamer. Mijn intenties zijn om de luchthavens die de heer Hofstra noemde, niet te decentraliseren en nationaal te houden. Formeel zal dat nog in het verkeer met de Tweede Kamer moeten worden vastgepind bij de behandeling van de Luchtvaartnota.

De heer **Van den Berg** (SGP): Het is natuurlijk altijd goed dat bewindslieden hier met enige schroom spreken.

Minister **Eurlings**: Ik doe, ondanks mijn jeugdige bravoure, mijn best.

De heer **Schouw** (D66): Voor de juistheid van dit debat, de minister suggereert dat er formeel nog iets door de Tweede Kamer moet worden vastgesteld. De Luchtvaartnota is niet niks. Ook de samenleving mag daar wat van vinden. Daarover worden misschien hoorzittingen georganiseerd. Er gaat wat gebeuren. Pas dan spreekt het parlement. De minister kan hier niet de heer Hofstra garanderen dat uit dat debat komt wat hij in deze wet zou willen regelen, dat die zes luchthavens onder de nationale bevoegdheid vallen en verbonden zijn met Schiphol.

Minister **Eurlings**: Dat klopt, garanderen kunnen wij het nooit. De lijn van de Tweede Kamer is echter heel helder. Ik kom nog uit-en-te-na op het Aldersadvies, maar het gevolg van de keuzen die gemaakt worden, is wel dat ik met een wetswijziging naar deze Kamer kom, mocht de Kamer, wat ik niet verwacht, straks heel andere keuzen maken en toch tal van luchthavens decentraliseren. Dat betekent namelijk een wijziging van de wet, omdat in de wet tot nu toe voor de lijst van luchthavens – de lijst-Hofstra, als ik die zo mag noemen – wordt uitgegaan van het handhaven van de nationale status.

De heer **Yildirim** (Fractie-Yildirim): De minister geeft aan dat het de bedoeling van de wet is om de juridische positie van luchthavens te regelen. Is het dan niet logisch om het huidige voorstel daartoe te beperken en bij de behandeling van de Luchtvaartnota te praten over eventuele decentralisatie van die regionale luchthavens?

Minister **Eurlings**: Ik zeg dat de wet op dit moment de positie handhaaft zoals zij is. De wat grotere regionale luchthavens blijven landelijk aangestuurd worden in plaats van in handen te komen van de provincies. Dat is de "nationale betekenis". Dat houdt niets meer en niets minder in dan dat het Rijk het bevoegd gezag houdt en dat niet gedeputeerde staten of het provinciebestuur het bevoegd gezag wordt. Bij de provincies zelf is ook een omslag in denken te zien. Sommigen van u memoreerden het al. De provincie Drenthe wilde bijvoorbeeld vroeger het bevoegd gezag over Eelde worden, maar wil dat nu niet meer. De heer Tindemans, de president-directeur van Maastricht Aachen Airport, zegt dat men niet meer wil dat de luchthaven gedecentraliseerd wordt, maar dat men liever heeft dat deze landelijk aangestuurd blijft worden.

Wat ik belangrijker of zeker zo belangrijk vind – laat ik mij voorzichtig uitdrukken – is dat ik in de Kamer van

links tot rechts bemerk dat de discussie zo gevoelig is, dat men de zaken wel ten opzichte van elkaar wil blijven bezien, misschien juist wel om te voorkomen dat men op het ene vlak het ene doet en op het andere vlak het andere. De ontwikkeling van de verschillende velden moet een beetje in balans blijven. Ik ben daar een voorstander van. Formeel, in de discussie over de Luchtvaartnota, zal ik dit in de Tweede Kamer nog wisselen. Ik zeg u echter dat er geen vuur is ontstaan in de Tweede Kamer toen ik de brief naar deze Kamer stuurde, waarvan ik een afschrift aan de leden van de Tweede Kamer heb doen toekomen.

De heer **Vliegenthart** (SP): Minister Eurlings luistert goed naar zowel de Eerste als de Tweede Kamer. Dat is heel goed. De regering heeft echter ook de opgave om te regeren. Is de post-Jorritsmagedachte nu ook een gedachte van de regering of is die een gedachte die in de Tweede Kamer leeft waar de regering zich naar voegt?

Minister **Eurlings**: De regering spreekt altijd met één mond, alhoewel de g uit de ene mond soms zachter klinkt dan uit de andere. Als ik hier zeg wat ons voornemen is, dat ik in de brief aan deze Kamer heb verwoord, is dat ook de positie die de regering heeft.

De heer **Laurier** (GroenLinks): Ik begrijp dat een ontwikkeling heeft plaatsgevonden en dat er een post-Jorritsma en post-Schultz van Haagen-Maas Geesteranusperiode is. Wij consolideren nu eigenlijk de bestaande situatie. De wet biedt ook de mogelijkheid om luchthavens die nu een nationale status hebben, weer een regionale status te geven. Hoe denkt de minister daarover? Wat betekent het dat nu in feite de bestaande situatie wordt geconsolideerd, maar dat de precieze bepaling van de luchthavens met een nationale status uiteindelijk bij de behandeling van de Luchtvaartnota aan de orde komt?

Minister **Eurlings**: De begrippen liggen heel dicht bij elkaar. Een nationale status betekent niet meer en niet minder dan dat het bevoegd gezag op landelijk niveau ligt. Het gaat om de keuze of wij de provincie verantwoordelijk maken of dat wij het zelf blijven. Komt Eelde onder de provincie Drenthe te vallen of blijven wij verantwoordelijk? Die keuze verandert niets voor de ruimte om op Eelde te kunnen vliegen. Dat is een heel andere discussie. Het gaat om de vraag of wij het blijvend van belang vinden om landelijk de ontwikkeling van al die velden enigszins in verband met elkaar te kunnen bezien.

Ik zei zojuist al dat in vergelijking met de tijd van mevrouw Netelenbos, met 600.000 vluchten voor alleen Schiphol, de balans van milieu en economie nu meer aandacht krijgt. De tijdgeest is veranderd, maar wel in de goede richting ten opzichte van vroeger. Hans Alders is daarvan ook een exponent. De aanduiding nationaal of regionaal wil niets anders zeggen dan wie het bevoegd gezag is. Wat wij vervolgens gaan doen, hangt niet alleen af van de begrenzingen voor de luchthavens, maar ook van de vraag wat de markt doet. Het hangt ook af van de vraag of wij een nationaal luchthavensysteem gaan bouwen en hoe die dat dan moet zien. Hoe breed of smal is dat dan? Dat vind ik belangrijk, omdat daar de twee lijnen van de wet bij elkaar komen. Dan gaat het over de vraag wat de rechtspositie van omwonenden is

in het kader van het bestuursrecht. Daar wil ik straks een belangrijk deel van mijn verhaal aan wijden.

De heer **Laurier** (GroenLinks): Ik zal proberen mijn vraag te herformuleren. Als de Luchtvaartnota er straks is, betekent dit dan dat de luchthavens die nu zijn aangewezen als van nationale betekenis, dat zullen zijn en blijven? Of is de minister van mening dat dit kan veranderen en dat een aantal luchthavens van status kan veranderen? Volgens mij is dat een heel simpele vraag.

Minister **Eurlings**: Zeker. Mijn intentie is om de luchthavens van het lijstje-Hofstra – sorry, mijnheer Hofstra, maar het is gemakkelijk om het zo te doen – van nationale betekenis te houden. In mijn brief aan deze Kamer heb ik dat al tot uitdrukking gebracht. Nogmaals, want wij moeten elkaar niet misverstaan, dat betekent niets meer en niets minder dan dat wij bevoegd gezag blijven in plaats van dat verschillende provincies dat worden. De reden dat in de Tweede Kamer juist vaak ook partijen aan de linkerkant er niet voor zijn om de al jaren ingezette lijn van decentralisatie door te zetten, is dat men de zaken enigszins in balans wil blijven zien en wil voorkomen dat aan de ene kant van het land het een gebeurt en aan de andere kant van het land het ander. Dat is volgens mij de reden waarom de Tweede Kamer zo breed heeft gezegd: laten wij een pas op de plaats maken met de lijn die om toen begripelijke redenen maar vanuit een andere gevoeligheid in het debat onder minister Jorritsma is ingezet.

Wat zijn voor burgers en omwonenden de voordelen van de eerste pijler van deze nieuwe wetgeving? Ik kom nog over de decentralisatie en de rechtsbescherming te spreken. Voordelen zijn onder andere invoering van normering voor externe veiligheid. Met deze nieuwe regel zullen straks geen of minder mensen wonen in gebieden rondom de luchthavens waar het risico groot is dat zij overlijden ten gevolge van een ongeval met een luchtvaartuig.

Besluiten ten aanzien van kleine regionale luchthavens à la Teuge worden door de provincie genomen. Die staat dichterbij de burger en kan daardoor meer maatwerk leveren.

Burgers kunnen vragen om een handhavingpunt in hun woonwijk. Momenteel kunnen er alleen contouren worden vastgesteld en kan er worden gehandhaafd in een biienveld.

Door kortere besluitvormingsprocedures is het voor de burgers sneller duidelijk wat er op de luchthaven wel of niet gaat gebeuren.

Het volgende niet onbelangrijke voordeel is dat in de nieuwe situatie milieueisen gesteld kunnen worden aan helihavens. Op basis van de Luchtvaartwet móét een vergunning worden afgegeven als aan de veiligheids-eisen is voldaan. Nu is er daardoor geen ruimte voor een beleidsmatige afweging. Dat is een behoorlijk verschil tussen de nieuwe en de oude regeling. Verder zullen het geluidsprofiel en het veiligheidsprofiel op centraal niveau worden besloten, ook in de toekomst. Dit is voor de Tweede Kamer een zeer belangrijk punt.

De heer **Vliegenthart** (SP): De minister gebruikt een aantal keren het woordje "kunnen". Er kan in de wijk gemeten worden; er kunnen eisen worden gesteld aan heliluchthavens. Gebeurt dat ook met deze wetgeving? Volgens mij zijn het inderdaad lege doosjes, zoals de

Maastricht en Lelystad bij tijdige inwerkingtreding. Sinds het moment dat de deadline voor het verlengen van de structuurvisies dichterbij kwam en de behandeling van dit wetsvoorstel verder weg leek, ben ik een beroep op uw Kamer gaan doen, mevrouw de voorzitter. Het feit dat wij nu met elkaar spreken, is een gevolg van uw constructieve opstelling en uw flexibiliteit om in de drukke decemberagenda toch nog ruimte te vinden. Ik dank u daarvoor en ik hoop dat door een tijdige inwerkingtreding van enkele bepalingen van het onderhavige wetsvoorstel het geschetste probleem kan worden ondervangen.

Ik ben gestart met de verlengingsprocedure. Het probleem kan echter veel beter opgelost worden door het overgangsrecht bij de wetsvoorstel. Dat overgangsrecht regelt dat ik de nu lopende aanwijzingsprocedures rond Rotterdam, Maastricht, Eelde, Teuge en Midden-Zeeland mag afronden op basis van de huidige structuurvisies, ook na afloop van hun looptijd. De huidige structuurvisies bevatten oud beleid en wij zijn nu al bezig met nieuw beleid. Verlenging van die structuurvisies – dat is dan de terugval – kan daarom juridische vragen oproepen, bijvoorbeeld omdat de nieuwe Wet ruimtelijke ordening alleen een procedure kent voor het vaststellen van een structuurvisie en niet voor het verlengen ervan. Laat ik er maar heel open in zijn zonder mensen op ideeën te willen brengen, maar juist ambtenaren van het ministerie van VROM zeggen dat ze bij verlenging van een structuurvisie heel veel vraagtekens zetten, onder andere omdat aan een structuurvisie geen MER ten grondslag ligt. Juist ook vanuit milieubelang heeft het ministerie van VROM en hebben wij liever dat wij nieuw beleid op basis van nieuwe wetgeving kunnen regelen.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Voorzitter. Ik begrijp het gewoon niet. Kan de minister niet in helder Nederlands uitleggen wat er nu precies mis kan gaan als wij dit wetsvoorstel aanhouden? Als ik zo vrij mag zijn, het is een beetje wollig taalgebruik. Als nu eens in helder Nederlands wordt gezegd dat als wij dit niet aannemen, dit of dat mis zou kunnen gaan, weten ook wij waar wij aan toe zijn!

Minister **Eurlings**: Het probleem bij luchthavens is dat de discussies daarover zwaar gejuridiseerd zijn. Ik hoef dat niemand in dit huis te vertellen. Er lopen aanwijzingsprocedures rond Rotterdam, Maastricht, Eelde, Teuge en Midden-Zeeland. Ik zeg het voorzichtig, want ik zou op dit punt allerm minst iets willen uitlokken, maar ik zeg het wel mede namens het ministerie van VROM: de risico's dat wij procedureel en juridisch kwetsbaar zijn als wij het niet op basis van de nieuwe regelgeving kunnen doen, worden zo veel en veel groter. Wij kunnen dan wel met kunst- en vliegwerk achtervangopties proberen te definiëren – ik heb dat ook gedaan zoals ik u in twee brieven heb geschreven – maar dat wil allerm minst zeggen dat het goede achtervangen zijn. Dat is mijn oprechte mening. Net heb ik niet voor niets ook het ministerie van VROM aangehaald. De kans dat procedures gevaar lopen en juridisch kwetsbaar worden is zeker niet ondenkbaar.

De heer **Vliegenthart** (SP): Voorzitter. Ik vind het nog enigszins lastig voor te stellen. Zou de minister ietwat

concreter kunnen zijn? Hoe lopen die procedures gevaar en wat zouden daarvan dan de consequenties zijn?

Minister **Eurlings**: Alleen al het feit dat de nieuwe Wet ruimtelijke ordening geen procedure kent voor het verlengen van een structuurvisie en het feit dat onze achtervang het verlengen van een structuurvisie is onder die nieuwe Wet ruimtelijke ordening, levert al heel veel juridische kwetsbaarheid op. Het zijn geen achtervangopties die als een ei van Columbus het hoofdspoor kunnen vervangen, het zijn puur achtervangopties die, als het mis gaat, in ieder geval beter zijn dan niets. Ik denk dat ik mij zo goed heb uitgedrukt. Ik heb begrip voor uw punt van de juridische positie en kom daar aan het eind van mijn verhaal nog op terug, maar ik zou u er echt van willen doordringen dat ik echt belangrijk vond om er nog vanavond met u over te kunnen praten – iets dat ook in mijn eigen agenda moeilijk was – en dat ik dat toch heb gevraagd omdat dit een heel groot punt van zorg is.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Voorzitter. Wordt die juridische kwetsbaarheid dan veroorzaakt door de Wet ruimtelijke ordening of doordat de huidige structuurvisie rammelt?

Minister **Eurlings**: Die laatste kwalificatie zou ik niet voor mijn rekening durven nemen, maar het zijn verschillende gronden. Nogmaals, de nieuwe Wet ruimtelijke ordening kent geen verlenging van structuurvisies. Als je het vanuit milieubelang bekijkt, zou het feit dat huidige structuurvisies geen MER als onderlegger hebben ook een belangrijk argument moeten zijn. Gelet op de manier waarop wij dit debat gepland hebben, hebben wij er wel voldoende tijd voor om dit nog te overwegen. Als het ons in dit debat lukt om die twee lijnen van betere en modernisering van de regelgeving enerzijds en het verhaal van het nationaal luchthavensysteem en de juridische positie van mensen anderzijds op een overtuigende manier te ontvlechten – ook daar zal ik straks nog op terugkomen – dan zou ik u echt willen vragen om het argument van de juridische zekerheid rondom die ene lijn, die betere regelgeving, niet te licht te nemen, want dit baart ons, VROM en ons, veel zorgen.

De heer **Koffeman** (PvdD): Voorzitter. Over die grote juridische consequenties spreekt de minister toch nog een beetje in raadselen, maar laten wij maar van hem aannemen dat het allemaal heel verschrikkelijk is wat er kan gaan gebeuren. Waarom heeft dat hem in een eerder stadium er niet toe gebracht om die Nota luchtvaart die voor het afgelopen voorjaar was aangekondigd toen ook inderdaad het licht te laten zien? Hij kon weliswaar niet voorzien dat de Eerste Kamer er wel eens moeite mee zou kunnen hebben om vooruitlopend op die nota hiermee akkoord te gaan, maar hij heeft dat risico toch genomen, met VROM wetende welke grote zware juridische consequenties daaruit zouden kunnen voortvloeien. Waarom heeft dit hem er niet toe gebracht om eerder met die Luchtvaartnota te komen, zodat hier geen problemen zouden kunnen ontstaan?

Minister **Eurlings**: Om twee redenen, maar allereerst het proces van de Luchtvaartnota zelf. Dat is niet zozeer vertraagd, maar wij hebben dat proces bewust meer tijd gegeven. Dat zit hem juist in het democratisch onderbou-

Eurlings

wen van de keuzes, juist in het draagvlak, juist in de goede balans tussen milieu en economie. De heer Alders heeft extra tijd genomen om rond Schiphol tot een afgewogen oordeel te komen waaraan eigenlijk vriend en vijand steun kan geven. Vervolgens heb ik gezegd dat die afgewogenheid die bij Schiphol heeft gegolden ook voor de regionale luchthavens zou moeten gelden, zeker die welke door Alders expliciet worden benoemd, namelijk Eindhoven en Lelystad. Daarom moest dat proces wat meer tijd krijgen. Het was een bewust kiezen voor meer ruimte voor die gesprekken in het kader van de Alderstafel.

De tweede reden is dat ik echt van mening ben dat het debat over de nieuwe regeling van de juridische positie van die luchthavens wel degelijk los van die Luchtvaartnota te voeren is. Ook daar zal ik straks op terugkomen. Ik vind het twee losstaande lijnen waarbij het punt van de juridische zekerheid en de procedure richting bestuursrechter het punt is waar die lijnen elkaar kruisen. Ik heb dat eigenlijk ook in alle inbrengen van vanavond horen terugkomen.

De heer **Schouw** (D66): Voorzitter. Nog even terug naar de achtervang. De stukken lezende en het ook nog eens nagevraagd hebbend bij het ministerie gaat het volgens mij om het volgende. De minister zegt dat het eigenlijk niet wenselijk is en dat hij het geen mooie of fraaie oplossing vindt. Dat is echter wat anders dan dat het onmogelijk is. Het lijkt mij goed om dit nog even te stipuleren.

Als het overgangsrecht van die Wro niet goed geregeld is, dan zij dat zo, maar dan vraag ik nog wel een onderbouwing daarvan, misschien zelfs op papier, want dat komt ineens uit de hoge hoed hier naar voren. Bovendien is het de vraag of dat wel het probleem is in dit debat. Volgens mij is het meer een probleem van een ander in een ander debat.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik wil de heer Schouw graag toezeggen dat ik tussen nu en morgenavond schriftelijk zal voorleggen waar in de Wet ruimtelijke ordening niet is voorzien dat een structuurvisie kan worden verlengd. Wellicht mag ik hem ook iets ter overweging meegeven. Als iets moeilijk is en bovendien niet mooi, dan zou toch eigenlijk de eerste vraag moeten zijn wat dan het voordeel is van het op de oude manier te blijven doen. Wat is het voordeel van het op een niet mooie en moeilijke manier proberen te regelen met heel veel meer, of in ieder geval meer juridisch risico ten opzichte van het gewoon goed regelen met deze nieuwe regelgeving? Ik vraag om daarbij het antwoord te betrekken dat ik straks zal geven op die vervlechting – want daar zie ik wel een kwetsbaar punt – en dan vraag ik mij af wat erop tegen zou zijn om het gewoon juridisch goed volgens de nieuwe regeling te regelen. Wat zou er beter zijn dan om het, zoals u zei, op een niet mooie en moeilijke manier met een achtervang proberen overeind te houden?

De heer **Schouw** (D66): Die argumentatie voelt een beetje alsof je in een klem komt: doe het nu maar, want anders is het niet mooi. Maar ik zou u dan kunnen zeggen dat u ons eigenlijk ook niet in de positie van zo'n klem zou mogen brengen. U dient er maar met het hele apparaat voor te zorgen dat als wij het afwijzen – dat zouden wij ook in alle vrijheid moeten kunnen doen – het

dan toch nog goed geregeld is. Het is eigenlijk dus niet ons probleem, maar vooral uw probleem als het niet goed geregeld is.

Minister **Eurlings**: Dit laatste doen wij dus, want anders waren wij niet aan terugval 2 en 3 begonnen. Als u echter aan mij vraagt of die terugvalopties goed smaken, is mijn antwoord: nee, ze smaken allerminst goed. Ze smaken zeer slecht, omdat ik het niet mooi en heel moeilijk vind en ten derde ook nog eens heel kwetsbaar. Dat is nu juist wat wij doen. Het staat de heer Schouw natuurlijk volstrekt vrij om zijn eigen keuzen te maken, maar ik ben van mening dat mijn positie met zich meebrengt dat ik te voren de risico's moet schetsen. Dit is geen dreigement, maar een reële blik die wij – nogmaals, in meervoud, dus meer dan één ministerie – op de huidige situatie hebben.

Ik kom straks nog terug op het punt van de vervlechting want dat is vandaag een rode draad in bijna alle bijdragen.

Laat ik eerst ingaan op het nationaal beleid. Op dit moment voer ik met de Tweede Kamer een inhoudelijk debat over het nationale beleid. De Luchtvaartnota is gekoppeld aan het advies van de Alderstafel voor de ontwikkeling van Schiphol op de middellange termijn. Ik heb al gezegd dat die aanvankelijk was voorzien voor begin 2008, maar wij hebben meer tijd genomen voor het democratisch proces. Dit komt dus terug. Ik heb in de Tweede Kamer gezegd dat ik uiterlijk komend voorjaar, eind februari of zo, de Luchtvaartnota in eerste versie aan de Kamer voor behandeling zal voorleggen. Die zal natuurlijk de nodige tijd vergen, want er volgen rondetafelgesprekken et cetera. Op verzoek van de Eerste Kamer heb ik een tussentijdse toekomstschets van de ontwikkeling van de regionale luchthavens van nationale betekenis opgesteld. Daarin heb ik vrij duidelijk mijn intenties neergeschreven, maar ik loop daarmee vooruit op het eerste officiële stuk dat ik hierover rechtstreeks aan de Tweede Kamer zal sturen. Ik zeg nogmaals dat het mij niet verbaasde dat de Tweede Kamer vrij rustig heeft gereageerd op het schrijven aan de Eerste Kamer, omdat de Tweede Kamer niet voor niets is afgestapt van de lijn die sinds Jorritsma werd gevolgd. Nu noem ik de naam weer, neem mij niet kwalijk.

In de tussentijdse toekomstschets van regionale luchthavens heb ik aangegeven voor welke luchthavens volgens het huidige voorstel het Rijk het bevoegd gezag blijft. In formele zin zijn dit de luchthavens van nationale betekenis. Dit betekent dat wij het bevoegd gezag zijn, niet meer en ook niet minder dan dat. De toevoeging van nationale betekenis klinkt alsof daar ineens Airbussen 380 zouden gaan landen.

De heer Alders voert gesprekken met de regio's over het vraagstuk van de capaciteitsverdeling voor niet mainport gebonden vluchten. Ik heb geprobeerd de Kamer in de tussentijdse schets zo veel mogelijk op de hoogte te stellen van deze actuele ontwikkeling. Ik wijs bijvoorbeeld op het gestelde in de brief over de besluitvorming rond de luchthaven Twente.

Ik wil in het kader van dit wetsvoorstel nog opmerken waarom het kabinet het door de Raad van State in 2005 ingebrachte punt over de samenhang tussen Schiphol en de regionale luchthavens heeft overgenomen. Het kabinet onderschrijft dat er een nationale samenhang is tussen Schiphol en grotere regionale luchthavens die ook een bijdrage kunnen leveren aan de verdeling van de

capaciteit van luchtvaart, maar die luchthavens moeten ook worden beoordeeld op basis van de milieubalans. Wij kunnen niet toelaten dat ergens in de provincie die balans heel anders zou uitslaan. Dan ben je in een klein dichtbevolkt land suboptimaal bezig.

Voor het kabinet komt voor de grotere regionale luchthavens het uitgangspunt van decentralisatie te vervallen, omdat deze luchthavens ook op de balans milieu en economie gelijkelijk moeten worden gezien en daarbij een bijdrage leveren aan de verdeling van de nationale luchthavencapaciteit. Het geluid- en externe veiligheidsprofiel van die luchthavens moet volstrekt in balans worden gezien. Wij kunnen wat dat betreft de discussie over het een niet los zien van de discussie over het ander. Het beschermingsniveau moet overal op hetzelfde niveau zijn.

De heer **Laurier** (GroenLinks): Het ging eventjes heel snel. Ik was met name geïnteresseerd in de passage over Schiphol en de grotere regionale luchthavens. De minister sprak heel nadrukkelijk over samenhang. Wat is de overeenkomst tussen samenhang en samenwerking? Hoe ziet de minister die relatie?

Minister **Eurlings**: Ik ga ervan uit dat in de discussie steeds duidelijker zal blijken dat wij in ons kleine land maar heel weinig luchthavencapaciteit hebben. In de tijd van mevrouw Netelenbos werd uitgegaan van een beeld van 600.000 luchtvaartbewegingen op Schiphol. Met de huidige wet komen wij uit op 510.000 in 2020. Dit betekent dat er opdruk komt naar andere luchthavens. Dit heeft twee gevolgen. In de eerste plaats dat er elders in het land capaciteit moet worden gevonden, want anders kunnen wij moeilijk volhouden dat de – als ik het zo mag zeggen – Transavia's van deze wereld niet meer op Schiphol kunnen vliegen. De regering is van mening dat Schiphol vooral het netwerk van internationale verbindingen overeind moet houden. Het mainport gebonden verkeer is voor onze economie van groot belang. De Transavia's van deze wereld moeten dus elders kunnen landen en opstijgen. Er moet dus ook iets van capaciteit zijn. Tegelijkertijd moet je bereiken dat juist als daardoor de kans groter is dat de markt richting andere luchthavens gaat, die ontwikkelingen integraal en in evenwicht worden beoordeeld. Er kunnen immers ook uitschieters ontstaan naar een totaal andere kant en als puntje dan bij paaltje komt, zou de balans tussen economie enerzijds en geluid en externe veiligheid door een regionaal standpunt wel eens heel anders kunnen uitslaan. Dat zou ook niet goed zijn. Daarom moet je zowel bij Schiphol als bij de andere luchthavens op basis van een breed draagvlak en een goede milieubalans tot een middenlijn zien te komen. De heer Alders heeft dit ook geprobeerd. Dit gevoel wordt breed gedeeld. Anders dan vroeger kun je nu niet meer zeggen: er zijn verschillende luchthavens en die staan los van elkaar. Nee, wij moeten dit in balans bezien.

De heer **Laurier** (GroenLinks): Dit was mijn vraag niet helemaal, maar ik ben wel blij met het antwoord van de minister. Hij sprak heel nadrukkelijk over samenhang en niet over samenwerking. Ik ben juist geïnteresseerd in situaties waarin je samenhang ziet en spreekt over samenwerking tussen Schiphol en regionale luchthavens met nationale betekenis. Dit heeft namelijk een aantal consequenties voor de positie van omwonenden,

Daarom vraag ik nog eens nadrukkelijk hoe de minister die relatie tussen samenhang en samenwerking ziet.

Minister **Eurlings**: Het feit dat een luchthaven het stempel van nationale betekenis krijgt of aan de provincie wordt gelaten, heeft als zodanig geen gevolgen voor omwonenden. Dit is puur een kwestie van de vraag wie het bevoegde gezag is. Er zijn twee andere processen. In de eerste plaats het proces waarin de heer Alders in Eindhoven en Lelystad bekijkt of daar in de toekomst een deel van die capaciteit kan worden geaccommodeerd en hoe dit samen met de regio op een gebalanceerde manier kan worden uitgevoerd. In de tweede plaats de discussie over de vraag of wij overgaan tot de vorming van een nationaal luchthavensysteem. Dat is een andere discussie dan de discussie over de vraag wat onder een nationale luchthaven wordt verstaan. Als je overgaat tot een nationaal luchthavensysteem kun je een klein aantal luchthavens een beetje als communicerende vaten laten functioneren. Dan worden de regelingen van dit kleine aantal luchthavens op elkaar afgestemd. Als je zegt op Schiphol willen wij geen Transavia's meer – ik gebruik die naam als beeld voor veel meer, sommige Easyjet vluchten, Ryanair en weet ik wat – kun je die bijvoorbeeld door een prijsstelling stimuleren om uit te wijken naar een andere luchthaven. Daar hebben wij juridisch niet veel instrumenten voor, dus wij moeten het met name met prijsstelling doen. Daarvoor is een systeem van een klein aantal luchthavens nodig waar de prijzen zodanig ten opzicht van elkaar worden gepositioneerd dat de markt die beweging gaat maken. Ik kom hier dadelijk op terug, omdat dit cruciaal is voor dit debat. Enerzijds de vraag maken wij luchthavens regionaal of houden wij ze van nationale betekenis en anderzijds de vraag zetten wij een klein luchthavensysteem op, welke luchthavens moeten daarbij worden betrokken en wat betekent dat nu weer voor de rechtspositie naar aanleiding van het amendement-Haverkamp. Dit zijn dus verschillende dingen.

In de tussentijdse toekomstschets voor regionale luchthavens heb ik aangegeven voor welke luchthavens het Rijk bevoegd gezag blijft. Ik ben met die schets vooruitgelopen op de formele behandeling van de Luchtvaartnota in de Tweede Kamer. In dit verband wil ik nog iets zeggen over Twente waarover veel sprekers een opmerking hebben gemaakt. Ik heb hierover vorige week aan de overzijde van het Binnenhof van gedachten gewisseld. Dit onderwerp staat een beetje buiten de discussie van dit moment, maar ik wil dit toch meegeven. Wij gaan in Twente met de regio en het GOB de twee vlekkenplannen – sorry voor het woord – vlekkenplan A met luchthaven en vlekkenplan B zonder luchthaven, verder ontwikkelen. Wij doen het alleen, omdat de tijdelijke openstelling van de luchthaven niet meer kan worden versneld. Wij willen juni volgend jaar de uitkomst van de twee hebben. Omdat wij niet meer drie jaar de tijd hebben voor een tijdelijke openstelling van die luchthaven, zullen wij nu ook versneld moeten bezien of een definitieve openstelling kan en wat daarvoor nodig is. Dat betekent dat je eventueel met een kopende partij moet gaan praten en dat kun je niet meer over twee jaar doen. Dat moet met versterkte energie, maar dat geldt niet alleen voor de optie met luchthaven, maar ook voor de optie zonder luchthaven. Er zullen versneld marktconsultaties worden doorgevoerd.

In het debat heb ik vervolgens nog gezegd dat er naast de varianten A en B misschien ook wel een variant C uitkomt. Dat hoor je in de regio ook vaak. Het is niet aan mij om daarover te praten. Met de positie die ik heb ingenomen, ben ik volstrekt in lijn met de breed aangenomen motie van de provinciale staten van Overijssel. Die is door tweederde van de staten gesteund. Ik heb dat in het debat ook "ten formele" zo uitgesproken.

Voorzitter. Voor de heel kleine luchthavens, de grasvelden waarop sportvliegtuigen landen, zullen de provincies wel de positie van bevoegd gezag innemen. Ik zeg u kort en goed dat dit een totaal andere positie is dan de vraagstukken waarmee je te doen hebt als je het bijvoorbeeld hebt over Airport Rotterdam, Maastricht en de toekomstige positie van Lelystad. De afwegingen rond geluidsoverlast en milieuvervuiling liggen daar totaal anders dan bij heel kleine luchthavens, waar een aantal sportvliegtuigen op vliegt. Het is een ook een totaal andere specialisatie. Het gaat om heel andere kennis. Daarom dat die knip ook wel degelijk heel logisch te maken is. Het lijkt misschien dat de ene luchthaven de andere is, maar dit is toch echt een totaal andere tak van sport.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb hierover in mijn bijdrage twee relevante vragen gesteld. De eerste vraag betreft de verdringing van het sportvliegen en de ballonvaart. Bent u daar niet bang voor? Mijn tweede vraag gaat over uw uitspraak dat het heel simpel een andere tak van sport is. Maar kunnen de provincies het efficiënter?

Minister **Eurlings**: Dat laatste is wel ons beeld, alleen al vanwege het feit dat specifieke kennis hierover nauwelijks landelijk aanwezig is. Dit gebeurde toch al heel veel regionaal. Ik denk dat het daarom ook echt kan en dat het zelfs beter is om het regionaal te laten.

Ik heb geen enkele reden om aan te nemen dat het sportvliegen en de ballonvaart verdrongen zouden kunnen worden. Er is namelijk geen signaal dat de provincies de capaciteit willen verkleinen. Voor de bestaande aanwijzingen worden door het Rijk op grond van de RBML omzettingsbesluiten vastgesteld, waarin het bestaande gebruik één op één wordt overgenomen. Hiervoor bevat de RBML een overgangsregeling. Deze omzettingsbesluiten vormen het uitgangspunt voor de vervolgens door de provincies te nemen luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen. Als de capaciteit voor de functies van maatschappelijke vluchten, business aviation en opleiding en training te klein wordt, kan het Rijk overleg met de provincie starten om de capaciteit voor de kleine luchtvaart veilig te stellen. Als ultimatum remedium kunnen wij ook een aanwijzing geven. Mocht het een risico worden, dan kunnen wij dat risico afwenden.

Het Rijk zal in de Luchtvaartnota neerleggen welke voorzieningen voor Nederland van belang zijn. De situatie van de kleine luchtvaart in relatie tot het grootvliegverkeer speelt soms ook op grotere regionale luchthavens. Deze blijven op grond van de RBML vooralsnog van nationale betekenis en dus een verantwoordelijkheid van het Rijk zelf.

De heer Van den Berg vroeg of er onenigheid was gerezen tussen Rijk en provincie. Is de onenigheid over de beleidsvrijheid inmiddels weggenomen? Ik kan dat tot mijn tevredenheid positief beantwoorden. Ik geloof ook

dat het IPO een brief naar de Kamer heeft gestuurd, waarin nadrukkelijk wordt gesteld dat het IPO het laatste voorbehoud bij de RBML heeft weggenomen. Ik ben daar blij mee, ook naar aanleiding van de nadere duiding van de rijkstoets.

Ik hecht eraan om nogmaals het belang van het wetsvoorstel kort onder de aandacht te brengen. Ik wil ook een aantal van de gestelde vragen beantwoorden. Ik heb er hier nog een behoorlijk aantal liggen. Het wetsvoorstel is een belangrijke stap op weg naar de voltooiing van het traject om te komen tot een volledige vernieuwing van de luchtvaartwetgeving. Eerder is met de Kamer gesproken over het onderdeel dat betrekking heeft op Schiphol. Daarover gaat het vandaag dus niet. Ik heb eerder de termijn genoemd waarin dat aan de orde is geweest.

Nu ligt het onderdeel voor dat betrekking heeft op de overige luchthavens. Het wetsvoorstel is een noodzakelijke stap in de verbetering van de procedures van de besluitvorming rond de luchthavens waarover wij het vandaag hebben. Ik heb de voordelen genoemd. Duidelijkheid is voor de belanghebbenden belangrijk, mede ook gelet op het belang van helderheid over het wettelijk regime en het voorkomen van juridische risico's. Ook in het kader van de transparante besluitvorming die reeds sinds het kabinetsbesluit van juni 2006 loopt, is het van belang de behandeling af te ronden. Het kabinet heeft hiertoe in juni 2006 besloten. Ik moet dan ook zeggen dat wij in die zin in de loop van de tijd goed de tijd hebben genomen. Dat vind ik van belang. Wij hebben het laatste halfjaar ook de nodige wisselwerking met elkaar, ook met dit huis, mogen hebben.

Geluidszones, wetsvoorstellen en procedures. De afgelopen tien tot twintig jaar is het Rijk bezig geweest met het nemen van besluiten en het vaststellen van geluidszones. In veel gevallen heeft dit niet geleid tot een voortvarende besluitvorming en daarmee rechtszekerheid voor de betrokkenen. Wat blijkt namelijk? De huidige procedures zijn lang en stroperig. Zo weet Eelde al twintig jaar niet of de baanverlenging wel of niet doorgaat. Je kunt die wel of niet goed vinden, maar dat mensen, ongeveer een halve generatie, niet weten of het ja of nee wordt, is volgens mij voor niemand winst.

In een interruptiedebat noemde ik zojuist Maastricht-Aachen Airport. De procedure is nog steeds niet afgerond, alhoewel al in 1999 is besloten dat de oost-westbaan definitief niet doorgaat. Bijna tien jaar later zijn wij met elkaar die procedure af aan het wikkelen. Wat kost dat? En wat levert dat op? Dat laatste natuurlijk helemaal niets, alleen maar ellende en bureaucratie. Het leidt tot ongewenste situaties voor zowel de exploitant als de omgeving. Dat moge duidelijk zijn. Als hoofdoorzaak van deze stroperigheid zie ik het bestaan van meerdere beslistmomenten in een en hetzelfde traject. Dit sluit ook aan bij de bevindingen van de commissie-Elverding over de staat van onze procedures. Hij werd door sommigen genoemd.

Zo moet er op dit moment eerst een PKB zijn met een MER en vervolgens een nieuwe MER voor de aanwijzing. Dan is er bestuurlijk overleg nodig met daarop volgend een ontwerpbesluit met inspraak. Dan wordt bezwaar en beroep mogelijk. Als dat allemaal goed gaat – en dat komt in de praktijk zelden tot nooit voor – dan is er een definitief besluit. Het gaat dus gepaard met heel veel stappen en heel veel gedoe.

In de praktijk van luchthavenbesluiten is het helaas geen uitzondering dat ondanks al deze stappen een nieuwe ronde volgt, bijvoorbeeld naar aanleiding van een gedeeltelijke vernietiging van een besluit door de rechter. De rechter kan daarvoor goede redenen hebben, maar als de procedure al zo ellenlang is, loop je na een afwijzing gigantisch uit de tijd. Dan krijg je die procedures van tien tot twintig jaar. Vervolgens moet er rekening worden gehouden met nieuw recht en nieuwe omstandigheden om tot een houdbaar besluit te komen. Het is ook de algemene Elverding-constatering dat je gedurende een procedure met nieuwe omstandigheden te maken krijgt, waardoor je aannames verouderd blijken te zijn. Zo blijf je in een kring rondlopen in de procedurele modder, waarop Peter Elverding en de zijnen terecht hun vinger hebben gelegd.

De besluitvorming duurt nu zo lang dat voordat de besluitvorming is afgerond, de omstandigheden zijn veranderd. Dit maakt het uiteindelijk te nemen besluit ook uitermate kwetsbaar. Dat zien wij overigens bij vrijwel alle lopende aanwijzingsprocedures en de aanwijzingsprocedures die nog moeten plaatsvinden binnen de verouderde kaders van de SBL en de PKB Lelystad en Maastricht, omdat die kaders binnenkort verlopen terwijl er nog aanwijzingsprocedures lopen. Dát is de reden waarom wij vanavond bij elkaar zitten! Dat maakt het nog eens extra kwetsbaar.

In het wetsvoorstel voor de RBML worden besluitvormingsprocedures voor regionale en kleine luchthavens gestroomlijnd. In lijn met de Schiphol-wetgeving verdwijnt de verplichting van een dubbele procedure van eerst een PKB of een structuurvisie met een plan-MER en dan de aanwijzing met weer een MER. Het betekent al met al een eenvoudigere en transparantere manier van besluitvorming, waarbij de oude PKB-structuur komt te vervallen.

Wij moeten vaststellen dat de problematiek van de besluitvorming rond regionale luchthavens niet op zichzelf staat. De uitdaging is te zoeken naar manieren om de besluitvorming over infrastructuur te versnellen zonder dat dit ten koste gaat van de zorgvuldigheid in termen van belangenafweging, rechtsbescherming en inspraak. Dat is ook de lijn van Peter Elverding. Het is geen overhaaste speed; het is snelheid met zorgvuldigheid en misschien wel – zo durf ik te zeggen – een grotere zorgvuldigheid door de manier waarop Elverding zijn adviezen vormgeeft: een integrale besluitvorming in de voorfase met een brede maatschappelijke betrokkenheid, veel intensiever dan nu, duidelijke beslismomenten met deadlines en ook wel het terugbrengen van het herhalen van zetten.

De heer **Schouw** (D66): Ik wil even het punt vasthouden van die brede maatschappelijke betrokkenheid. Ik kan het mij namelijk wel heel goed voorstellen dat je naar aanleiding van de Luchtvaartnota die brede maatschappelijke betrokkenheid hebt en afsprekt om een gecentraliseerd systeem in te voeren. Als je dat eenmaal hebt besloten, kan je de procedures wat versnellen. Ik kan mij dat allemaal voorstellen maar mijn punt is dat wij die brede maatschappelijke discussie helemaal nog niet hebben gehad terwijl dat centrale systeem nu wel wordt ingevoerd. Misschien kan de minister daar nog even op ingaan.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Die maatschappelijke

discussie moet er komen. Ik kan de ongerustheid van de heer Schouw wegnemen, want wij hebben dat systeem nu niet ingevoerd. Het enige wat wij nu doen, is een besluit nemen dat juist zoals in het verleden en in het verre verleden het geval was, dat de aansturing van Maastricht, Groningen en al die andere luchthavens die de heer Hofstra op zijn lijstje noemen bij het land blijft. Het punt is alleen dat de termen zo dicht bij elkaar liggen, maar er verandert niets ten opzichte van vroeger. De discussie over het systeem moeten wij nog voeren. Die zullen wij in het kader van de Luchtvaartnota voeren en die zal breed maatschappelijk worden aangelijnd. Die discussie ligt dus nog voor ons. Maar daarover wordt in dit wetsvoorstel op geen enkele manier besloten, anders dan het amendement-Haverkamp waardoor in deze wet voorligt dat die luchthavens die straks in zo'n systeem zouden komen een andere rechtsbescherming hebben dat de luchthavens die er niet in komen. Dat is het enige raakvlak tussen nu en dan. Maar ik kom daar dadelijk op terug en die discussie zullen wij dus nog voeren.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Om te voorkomen dat wij hier ook in een soort stroperige situatie terechtkomen wijs ik op een ding dat tamelijk prangend is genoemd. Dat is het punt dat de minister net zelf noemde. Wij zijn nu een uur bezig met het antwoord van de regering maar ik zou eigenlijk graag gewoon antwoord willen hebben op de vraag of er voor die luchthavens nu een gang naar de bestuursrechter mogelijk blijft of niet. Die vraag wil ik na een uur eigenlijk wel eens beantwoord zien.

Minister **Eurlings**: Die beantwoord ik zeer graag. Ja, met dit wetsvoorstel blijft die gang overeind. Het enige wat de Kamer op een gegeven moment heeft gezegd, is dat men de luchthavens die op een gegeven moment in een nationaal systeem worden gezet graag wil laten aansluiten bij het stelsel dat sinds jaar en dag voor Schiphol geldt. Dat is een heel serieus punt, want daarmee zeg ik eigenlijk drie dingen.

In de eerste plaats – de heer Hillen vroeg terecht om duidelijkheid in dezen – zullen niet al die luchthavens die nu in het lijstje-Hofstra genoemd worden onderdeel uitmaken van zo'n nationaal systeem. Wij hebben het dan over een veel kleiner aantal luchthavens. De Kamer heeft bijvoorbeeld in dit verband Lelystad en Rotterdam genoemd en een vraagteken achter Eindhoven geplaatst.

In de tweede plaats is de vraag aan orde naar de reden waarom wij die aansluiting willen. In het Europese voorbeeld van het systeem, waar wij in materiële zin bij willen aansluiten maar waarvan wij alleen de stroperigheid willen voorkomen – anders moet je weer naar Brussel en krijg je weer allemaal dat soort molens – is er bij elk luchthavensysteem in Europa altijd sprake van een juridisch kader voor al die luchthavens in dat systeem. Ik wijs bij voorbeeld op de combinatie Schiphol-Lelystad. Het is gek als je een regime hebt voor de luchthaven waar je op het netwerk focust en een gedeelte wilt uitplaatsen en weer een totaal ander regime hebt voor de wisselwerking van die luchthaven, met andere termijnen, andere besluitvormingsmomenten en andere procedures. Maar dat is niet die grote lijst van de heer Hofstra en het is alleen als wij zouden besluiten om een klein aantal luchthavens onder zo'n systeem te brengen.

In de derde plaats wijs ik op Aarhus. Alleen al het feit dat Schiphol nu de procedure heeft die wij dan voor die

enkele luchthavens misschien in de toekomst zullen krijgen, is hier het bewijs dat er geen probleem is met Aarhus. Miljoenen mensen rond Schiphol zitten al sinds jaar en dag in die positie. Voor het lijstje-Hofstra blijven de zaken dus in principe zoals zij zijn. Echter, mochten wij met elkaar tot het oordeel komen dat een paar luchthavens communicerende vaten zouden moeten worden – en dat is heel iets anders dan nationaal bevoegd gezag voor die grote lijst – dan vindt de Tweede Kamer het logisch om dat onder een regime te doen. Ik begrijp de zorgen in deze Kamer. Waar houdt het op? Wij hebben die discussie nog niet gevoerd. Ik wil dan ook het volgende voorstellen, gehoord de zorgen in dit huis.

Om deze twee lijnen van betere regels en nationaal systeem te ontkoppelen, wil ik met de Kamer afspreken dat ik de Luchtvaartnota naar de Kamer stuur en dat wij die hier te uit en te na bespreken. Ik zal het amendement-Haverkamp over de uitsluiting van rechtsbescherming voor die paar luchthavens die misschien in het clubje-Schiphol komen, buiten werking stellen tot na het moment dat wij met elkaar over die Luchtvaartnota hebben gesproken. Als ik dat met de Kamer kan afspreken, ontkoppelen wij die twee momenten.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Voorzitter. Ik ben geen jurist maar het lijkt mij echt absoluut onmogelijk dat een onderdeel van een wetsvoorstel dat in de Tweede Kamer is aangenomen door de minister buiten werking kan worden gesteld. Als dat zo is, is onze enige optie om het wetsvoorstel aan te houden. Als een onderdeel van een wetsvoorstel buiten haakjes wordt geplaatst, kunnen wij hetzelfde wetsvoorstel niet in zijn totaliteit aannemen.

Ik vind het overigens een zeer sympathiek gebaar maar volgens mij kan het gewoon echt niet. Wat het Verdrag van Aarhus betreft, zijn er juristen die van oordeel zijn dat de regelgeving inzake Schiphol in strijd is met het Verdrag van Aarhus. Ik heb begrepen dat inmiddels door een aantal ministeries advies is gevraagd bij de Raad van State om te bezien in hoeverre de eigen wetgeving overeenkomt met het Verdrag van Aarhus. Is het niet verstandig om daarop te wachten?

De heer **Vliegenthart** (SP): Voorzitter. Ik krijg graag even goed in kaart wat de minister nu aanbiedt. Als wij de Luchthavennota met elkaar bespreken maar er niet van overtuigd zijn dat het amendement werkelijk zinvol is en de minister dat amendement tot die tijd aanhoudt, kunnen wij dan ook met elkaar afspreken dat wij het ook niet zo gaan doen als een meerderheid daartoe besluit? Of is het over op het moment dat wij het besproken hebben en zijn de omwonenden van zo'n luchthavensysteem vogelvrij?

De heer **Yildirim** (Fractie-Yildirim): Voorzitter. Als ik het antwoord van de minister goed heb gehoord, is hier aan de orde dat wordt gesproken over de nationalisering van de luchthavens. De wijze waarop dit in de wet is geformuleerd, roept heel veel vragen op en is wat mij betreft misleidend. Zou het niet logischer zijn om bijvoorbeeld het sport- en zweefvliegen naar de provincies te decentraliseren? Welke luchthavens dat ook mogen zijn wanneer wordt gesproken over nationalisering, op basis daarvan zullen wij weer met elkaar in discussie gaan als de nota eenmaal is verschenen.

De heer **Hillen** (CDA): Voorzitter. Volgens mij wordt met

het amendement-Haverkamp alleen maar gesproken over indien luchthavens onderdeel uitmaken van een luchthavensysteem. Daar is nog niet toe besloten, maar zoals het zou kunnen gaan gelden voor Schiphol en een aantal andere luchthavens van nationale betekenis, zouden deze luchthavens onder hetzelfde wetgevingsregime vallen. Als de minister dan toe zegt dat hij dat luchthavensysteem nog niet opzet, is het amendement op dat moment toch nog niet in actie in die zin dat het amendement op dat moment nog in werking is?

Minister **Eurlings**: Het is precies zoals de heer Hillen zegt. Ik zeg toe dat ik de Luchtvaartnota aan de Kamer zal voorleggen en dat wij daarover uit en te na zullen komen te spreken. Tot na die bespreking, en rekening houdend met de conclusies die in het debat zullen worden getrokken, ga ik dus niet over tot het instellen van een nationaal systeem. Dientengevolge laat ik het artikel dat is geamendeerd door de heer Haverkamp niet in werking treden. Dat zeg ik de Kamer hier toe "for the record".

De heer **Schouw** (D66): Er waren ook een aantal amendementen van de heer Haverkamp waarin een aantal vliegvelden werd aangewezen om van nationale betekenis te zijn. Als ik uw toezegging goed interpreteer, zijn er eigenlijk geen luchthavens van nationale betekenis meer, met uitzondering van Schiphol. Klopt dit wat u betreft?

Minister **Eurlings**: Neen, helemaal niet. Ik vraag echt de aandacht van de Kamer voor dit misverstand. Er is een verschil tussen een luchthaven van nationale betekenis en een luchthaven die in een nationaal luchthavensysteem wordt opgenomen. Deze termen lijken op elkaar en daarom kan ik mij de begripsverwarring zeer voorstellen. Maar een luchthaven van nationale betekenis betekent niets meer of minder dan dat het Rijk er over blijft gaan en hem niet opeens aan een provincie overdraagt. Of een luchthaven in een nationaal systeem komt, is een heel andere vraag. Op het laatste heeft het amendement van de heer Haverkamp betrekking. Artikel 25 bepaalt dat de wet in delen in werking kan treden. De aanpassing van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 4, kunnen wij dus ook later in werking laten treden. Ik zeg u toe dat een en ander niet in werking zal treden voordat wij er hier over hebben gesproken. De conclusies van dit debat zullen voor mij heel belangrijk zijn voor het antwoord op de vraag hoe wij hiermee verder gaan. Dat zullen wij uit en te na met elkaar bespreken op het moment dat ik de Kamer ook open kan voorleggen over hoeveel luchthavens en over hoeveel mensen het eigenlijk gaat. In het parlementaire debat aan de overkant zijn de dingen gegaan zoals zij gegaan zijn. De onfortuinlijkheid is nu dat de dingen in de tijd niet parallel lopen. Ik wil die twee lijnen echt ontvlechten en dus zal ik het bewuste artikel niet in werking laten treden voordat wij het daarover met elkaar hebben gehad in het kader van de Luchtvaartnota. Tegen de heer Yildirim zeg ik: eind februari zal de Luchtvaartnota verschijnen. Dan is het natuurlijk aan de overkant om te bezien hoe veel tijd men neemt voor de behandeling. Vervolgens komt de nota uw kant uit. Medio volgend jaar, zo mag ik hopen, zullen wij dan hier het debat met elkaar hebben. Het gebeurt dus niet dat het in werking treedt voordat wij

daarover gesproken hebben en met elkaar conclusies hebben getrokken. Dat zeg ik toe.

De heer **Laurier** (GroenLinks): Ik luister heel goed naar de minister. Hij zegt dat hij met ons over de nota gaat praten en hij belooft geen nationaal luchtvaartstelsel in te voeren voordat de discussie met de beide Kamers heeft plaatsgevonden. Dat leidt echter wel tot een interessante vraag, want klaarblijkelijk heeft de minister wel de mogelijkheid om een dergelijk stelsel in te voeren. Dit veronderstelt een samenhang tussen samenwerkende luchthavens. Is er nu een aantal grenzen die nu genoemd worden rond samenwerking en parlementaire betrokkenheid gepasseerd, als de minister besluit om dit stelsel in te stellen?

Minister **Eurlings**: Niet alleen ik kan dat instellen, ook in Europa zijn er manieren voorgeschreven waarop je zo iets zou kunnen instellen. Veel landen doen dat ook. Waar het om gaat is, dat een beperkt aantal luchthavens eventueel het prijsinstrument onderling afstemt. Dat is van belang omdat wij ook met Europese regelgeving heel weinig formele gronden hebben om de ene soort vluchten van Schiphol te weren en de andere nog toe te laten. Wij kunnen daar heel weinig in treden. Als wij nog wel de vluchten willen toelaten die van belang zijn voor het wereldwijde netwerk, maar niet meer de campingvlucht op en neer naar Gran Canaria, is dat in de praktijk heel moeilijk te bereiken. Wat is dan de manier om het wel te bereiken? Welnu, Schiphol en Lelystad, beide in handen van de Schipholgroep, zouden de tarieven op elkaar kunnen afstemmen. Op Schiphol heb je dan zogezegd gaan lowcostprijzen meer, maar in Lelystad wel. Als Lelystad er niet aan zou meewerken om de tarieven op elkaar af te stemmen, krijg je nooit het effect dat de maatschappijen vanzelf die kant op gaan. Daarom kan zo'n systeem dus een meerwaarde hebben, maar ik zeg dus echt toe dat wij de Luchtvaartnota hier met elkaar gaan bespreken in dit huis. Bovendien zal ik het artikel in de wet dat hierop van toepassing is niet in werking laten treden voordat wij hier de discussie rond de Luchtvaartnota met elkaar hebben gehad en daaruit conclusies hebben getrokken.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik wilde dichter bij de wet blijven. Ik heb altijd geleerd dat de Eerste Kamer niet kan amenderen. Wij hebben het over het amendement-Haverkamp op stuk nr. 44. Het besluit is nog niet genomen. Het is nu van tweeën één. In de wet die wij hier nu bespreken zit het wel, en dan zou het niet goed zijn, of misschien achteraf niet goed. Of het zit er niet in. Ik zie echter niet goed hoe de toezegging die de minister doet, die ik op zich inhoudelijk prima vind, wetstechnisch loopt. Misschien kunnen wij daarover een brief krijgen, zodat wij morgenavond weten hoe het precies zit.

Minister **Eurlings**: Dat wil ik u gaarne toezeggen. Het is sowieso al zo dat het amendement-Haverkamp in zijn eigen essentie al de link legt met een ingesteld systeem van luchthavens. Dat systeem is er nog niet. Tot het moment dat het er wel is, hebben wij sowieso die situatie niet. Daarbij biedt artikel 25 mij ook de mogelijkheid, de wet in delen in werking te laten treden. Die twee gegevens stellen mij in de positie, u de toezegging te doen zoals ik die heb gedaan, maar ik wil dat gaarne nog in een brief aan u uiteenzetten, ter juridische onderbou-

wing van de tweede termijn die wij nog met elkaar zullen hebben.

De heer **Vliegthart** (SP): Wat betekent dan de passage waarin u stelt dat een samenwerkingsverband kan bestaan uit afspraken tussen uitsluitend marktpartijen, met enige parlementaire betrokkenheid? Dat is de formulering die u hebt gebruikt. Begrijp ik nu goed dat u dit samenwerkingsverband tussen marktpartijen kunt blokkeren?

Minister **Eurlings**: Wij zullen ervoor moeten kiezen, een dergelijk systeem in te stellen. Er moet ook beleid worden gemaakt om de grenzen binnen Schiphol te stellen. Als wij binnen Schiphol geen grenzen stellen, zullen weinig marktpartijen genegen zijn, zich te verplaatsen. Om de verplaatsing in goede banen te leiden, heb je de set van voorwaarden tussen marktpartijen nodig. Of wij de weg opgaan van minder groei op Schiphol en meer vluchten op andere luchthavens, dat wil zeggen de mainport op Schiphol en campingvluchten op andere luchthavens, zal het resultaat moeten zijn van de discussie in de Kamers over de Luchtvaartnota. De democratie zou ook kunnen zeggen: wij willen die weg helemaal niet op en zien het niet zitten. Hans Alders heeft al gezegd dat het advies één en ondeelbaar is en dat wij alleen de grens bij Schiphol zo kunnen stellen als wij ook erin slagen om op een goede manier aan uitplaatsing te doen. Dat is de discussie waarvoor wij staan. Als "Alders" en de Luchtvaartnota niet zouden worden overgenomen door de beide Kamers van het parlement, heb je een totaal andere situatie. Daarom is er zeer zeker een link met de behandeling. Maar goed, ik denk dat de toezegging mijnerzijds duidelijk is, evenals waar die toe leidt. Ik hoop ook dat deze de zekerheid geeft dat de dingen elkaar niet kruisen. Voor de tweede termijn morgen zal ik u de juridische gronding van mijn toezegging toekomen.

Ik zal u ook kort en goed het punt van "Arhus" nog eens schriftelijk doen toekomen. Ik kan er heel veel over zeggen, maar het is bijna elf uur. Ik heb er al veel over gezegd, maar ik zal er in de brief nadrukkelijk op ingaan, ook in relatie tot de opmerkingen met betrekking tot de Raad van State.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Klopt het dat er een adviesaanvraag ligt bij de Raad van State?

Minister **Eurlings**: Ik kom daar graag op terug, als u het goedvindt. Ik ben heel voorzichtig met dit soort vragen. Ik kan er heel veel over zeggen. Ik heb alle technische redengevingen, maar die bespaar ik u; ik laat ze de Kamer schriftelijk toekomen. Naar onze stellige overtuiging verhoudt dit zich dus wel met het Verdrag van Aarhus. Dit is bij Schiphol al de gangbare praktijk, dat qua omvang heel wat groter is dan alle andere luchthavens, groot of klein, in Nederland bij elkaar, terwijl het aantal gehinderde mensen er ook heel veel groter is dan bij die andere luchthavens bij elkaar. Maar ook laat de jurisprudentie zien dat je degelijk op een andere manier dan via de bestuursrechtelijke procedure de belangen van omwonenden goed zou kunnen dienen. Dit is dus een dubbele redengeving. Ik zal u hierop ook nadrukkelijk schriftelijk antwoorden.

De heer Van den Berg heeft gevraagd of beperkingengebied in het bestemmingsplan niet leidt tot een te grote

versmalling in de planologische belangenafweging. Ook op grond van de huidige wet moeten geluidszones verplicht worden opgenomen in het bestemmingsplan. Daarbij komen nu externe veiligheid en obstakelvrije gebieden. Dit is nadrukkelijk de meerwaarde van de nieuwe regeling voor de omwonenden. De toevoeging van de EU-regelgeving is ook iets wat moet gebeuren.

Hoe staat het met de helivluchten en vooral met de ambulancevluchten, zo vroeg de heer Hofstra. Helivluchten worden meegenomen in het regulier gebruik van het luchthavenbesluit of de luchthavenregeling. Traumavluchten mogen in principe overal plaatsvinden, maar stationering van helikopters daarvoor op een luchthaven telt hiervoor ook mee in het reguliere gebruik.

Als een provincie nu echt niets mag regelen en als bovenprovinciale belangen dat vorderen, kunnen bovendien regels worden gesteld om te bewerkstelligen dat bepaalde vluchten op een regionale luchthaven kunnen plaatsvinden. In het Besluit Burgerluchthavens zijn in dit verband vluchten van algemeen maatschappelijk belang opgenomen.

De heer Hofstra vroeg waarom de militaire luchtvaart nog niet overstapt op Lden. Er is op dit moment geen geschikt berekeningsvoorschrift voor het berekenen van Lden-contouren voor militaire luchthavens. Proefberekeningen door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium op basis van het rekenvoorschrift voor civiel vliegverkeer leiden voor militair verkeer tot onbruikbare geluidscoutouren, die ernstig afwijken van de bestaande situaties. Door het NLR wordt er thans aan gewerkt om tot een voor het militair vliegverkeer hanteerbaar systeem te komen. Naar verwachting zal het opstellen van een voor militair vliegverkeer bruikbaar voorschrift nog twee jaar vergen. Zo lang een geschikt berekeningsvoorschrift nog niet beschikbaar is, zal Defensie de Ke-systematiek moeten blijven hanteren. Dat is een beetje uit nood geboren.

De heer Van den Berg vroeg of de staatssecretaris van Defensie bereid is, ten behoeve van nieuwbouw iets te doen aan de grotere geluidszones van militaire vliegvelden. In zijn geest en in zijn naam – maar wij spreken met één mond – zeg ik u het volgende. De militaire geluidsruimte is nodig voor de taken van de krijgsmacht, zoals opgenomen in het structuurschema militaire terreinen. Door de recente sluiting van met name Soesterberg en Twente zijn militaire taken overgeheveld naar de Brabantse velden: Volkel, Eindhoven en Gilze-Rijen. Verkleining van de zones van die velden ligt daarmee niet in de rede, ook gezien de mogelijke uitbreiding van het civiele verkeer op Eindhoven, die ten koste gaat van de militaire geluidsruimte aldaar. Ik heb begrepen dat de staatssecretaris van Defensie morgen zelf hier bij het debat aanwezig is. Ik ga ervan uit dat hij u beter van repliek kan dienen dan ik heb gedaan, maar dit is wel in algemene termen de reactie.

De gemeente Veghel heeft zorgen geuit over de in het wetsvoorstel voorziene inspraakmogelijkheden ten aanzien van de procedure voor de luchthaven Volkel. De situatie daar is als volgt. De inspraak voor de MER loopt momenteel. Daarin brengt het wetsvoorstel geen verandering. Indien in plaats van de in de huidige Luchtvaartwet vervatte procedure de in het wetsvoorstel opgenomen procedure wordt gevolgd, krijgen inspraak en beroep als volgt gestalte. Over het concept-luchthavenbesluit vindt bestuurlijk overleg plaats met de betrokken provincies en gemeenten, op grond van artikel 10.18.

Daarna wordt het ontwerpbesluit in de Staatscourant bekendgemaakt en kan eenieder gedurende zes weken wensen en bedenkingen kenbaar maken aan de minister van Defensie, eveneens op grond van artikel 10.18. Bij de voorbereiding van het luchthavenbesluit zal de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht worden toegepast. Tegen het luchthavenbesluit kan een belanghebbende beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, volgens artikel 12.1. Concluderend: er vindt dus geen beknutting plaats van inspraak en beroepsmogelijkheden. Ik hoop hiermee ook in naam van de collega van Defensie de zorgen te kunnen wegnemen.

Waarom wordt de militaire aanwijzing van Twente gehandhaafd terwijl het militaire gebruik al in 2007 is beëindigd, en wie houdt nu eigenlijk toezicht op de naleving van luchtvaartregels door de burgerluchtvaart, zo vroeg de heer Van den Berg. De militaire aanwijzing is in stand gehouden om de keuzemogelijkheden open te houden gedurende de besluitvorming inzake het toekomstig gebruik van het gebied. Bij intrekking van de militaire aanwijzing komt het ruimtebeslag, inclusief de geluidsruimte, automatisch te vervallen. Dit willen wij, in het kader van de afweging die wij nu met de regio maken, niet laten gebeuren. Zodra een keuze is gemaakt voor de gebiedsontwikkeling en zodra de keuze van een civiele luchthaven daarin zijn positie heeft gekregen – een van die twee opties, of een combioptie de keuze is geworden – kan worden aangevangen met het maken van een luchthavenbesluit, als het een luchthaven blijft. Hiervoor zal dan de procedure moeten worden doorlopen zoals die in het wetsvoorstel RBML is opgenomen. Als een keuze is gemaakt voor de variant met luchthaven, zal het nieuwe luchthavenbesluit dus worden vastgesteld. Dan kan het militaire aanwijzingsbesluit worden ingetrokken. Tot die tijd blijft de Militaire Luchtvaart Autoriteit verantwoordelijk voor toezicht op de naleving van de luchtvaartregels op Twente.

Is er sprake van kartelvorming, zo vroeg de heer Hofstra. Het toezicht door zowel de NMa als de Europese Commissie kent in hoofdlijnen een drietal instrumenten. Het eerste instrument ziet toe op het tegengaan van afspraken tussen voor het overige zelfstandige ondernemingen. Daarvan is geen sprake.

De heer **Yildirim** (Fractie-Yildirim): Naar aanleiding van het vorige punt heb ik een verduidelijkende vraag. Is het juist dat de minister zijn voorkeur heeft uitgesproken voor het in stand houden van een burgerluchthaven in Twente?

Minister **Eurlings**: Wij willen beide opties verder versneld uitwerken. Wij hebben niet meer drie jaar tussentijd – daarvoor was die interim-openstelling bedoeld – nu de collega van Financiën samen met mij heeft geconcludeerd dat dat niet gaat. Wij hebben dus weinig tijd. Als wij niet snel in beeld brengen of een luchthaven een kansrijke optie is, weten wij één ding zeker: dan is het definitief geen optie meer. Nu kan dat in lijn liggen met de bedoeling van sommigen, maar wij willen echt dat die optie ook tot zijn recht kan komen. Daarom zullen wij versneld een aantal zaken moeten doen waarvoor wij anders een paar jaar zouden hebben gehad. Beide opties worden verder onderzocht. Misschien is er nog wel een tussenvariant mogelijk,

waarin je nog een gedeelte luchtvaart hebt en een gedeelte andere ontwikkeling. Misschien zijn die ook nog wel heel mooi te combineren. Juni 2009 is de termijn waarop wij tot een definitief besluit zullen moeten komen. Dat betekent dat er nog heel veel zal moeten gebeuren in de komende maanden.

Het tweede instrument betreft kartelvorming. Daarmee kan toezicht worden gehouden op ondernemingen die beschikken over een economische machtspositie. Daarbij is het van belang dat er hebben van zo'n machtspositie als zodanig niet is verboden. Het toezicht is erop gericht om te voorkomen dat een onderneming misbruik maakt van zijn dominante positie, bijvoorbeeld door het vragen van hogere prijzen of door het opleggen van onredelijke voorwaarden. Zolang de Schipholgroep zich van dergelijk misbruik onthoudt, zullen beide mededingingsautoriteiten niet ingrijpen.

Ten slotte houden beide mededingingsautoriteiten voorafgaand toezicht op concentraties. Voor concentraties met een grote omvang geldt dat zij vooraf bij de NMa, dan wel bij de Europese Commissie, moeten worden gemeld.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Ik zou mij kunnen voorstellen dat de uitwerking die de minister net schetste rond een luchthavensysteem – dus sturen op prijs – nu precies valt in de omschrijving die hij net gaf van machtsmisbruik op grond van marktpositie. Juist het kunnen sturen op uitplaatsen, dat vanuit het oogpunt van milieu en allerlei andere zaken misschien wenselijk is, kan natuurlijk alleen maar omdat de Schipholgroep ook de positie heeft om dat te doen.

Minister **Eurlings**: Dat klopt. Daarom zullen wij bij de manier waarop zo'n luchthavensysteem wordt ingesteld heel precies moeten kijken naar manieren die juridisch mogelijk zijn om wel te sturen met het prijsinstrument – dan moet je wel op een andere plaats meer mogelijk maken en moet er een bewuste beweging zijn – maar niet die ruimte te misbruiken om de facto het verdienen onredelijk te maken. Het moet op kosten zijn gebaseerd. Wat bedoel ik hiermee? Deze discussie krijgen wij nog moet elkaar te voeren. Neem bijvoorbeeld, heel plat gezegd, de H-pier op Schiphol, de lowcostpier. Niets verbiedt Schiphol om die pier te vervangen door een pier waar normale service wordt geboden tegen normale prijzen, maar dan moet men die normale service wel van een redelijke prijskaart voorzien. Tegelijkertijd kan de Schiphol-Groep ertoe besluiten op Lelystad wel een aantal H-piers te maken, waar je weinig service biedt voor een lage prijs. Die lage prijs moet wel goed worden onderbouwd. Op die manier kun je wel degelijk een gedifferentieerd landschap bieden zonder dat je tarieven vraagt die onredelijk zijn. Daarvoor moet je in zo'n systeem de voorwaarden creëren.

De heer **Schouw** (D66): Voorzitter. Het luchtvaartstelsel hebben wij volgens mij geparkeerd. De vraag van de heer Laurier naar de criteria voor samenwerking die daarbij een rol spelen, is daarmee ook geparkeerd. Mijn vraag is of de uitwerking daarvan, die wij volgens mij met zijn allen wat onzorgvuldig vinden, op een heldere manier in die mooie Luchtvaartnota van de minister komt te staan. Dan gaan wij daar te zijner tijd over spreken.

Minister **Eurlings**: Het antwoord daarop is ondubbelzinnig "ja".

De heer Hofstra sprake over de vliegtaks en andere zaken. De regionale luchthavens versterken de ruimtelijke economische ontwikkeling. Wij zijn niet ongevoelig voor de positie daarvan. De premier heeft in reactie hierop bij het afgelopen Schipholdiner gezegd dat zal wordend toegezien op het voorkomen van een onnodige stapeling van kosten, ook in relatie tot het ons omringende buitenland.

Discriminatie tussen regeringsvluchten en ander zakelijk luchtverkeer moet worden voorkomen, zegt de heer Hofstra, ideologisch bevoegen. Op luchthavens van regionale betekenis kunnen bepaalde typen luchtvaart die van bovenprovinciaal belang zijn bij ministeriële regeling van de minister van Verkeer toch mogelijk worden gemaakt, al heeft de provincie daarover andere gedachten. In het Besluit Burgerluchthavens wordt aangegeven voor welk type luchtvaart een dergelijke regeling mogelijk is. Het betreft hierbij niet alleen regeringsvluchten, waar trouwens ook tal van militaire vluchten en anderszins onder vallen. Het geldt ook voor vluchten van maatschappelijk belang, bijvoorbeeld donorvluchten, meer noodzakelijke militaire vluchten, maar ook vluchten in bondgenootschappelijk belang. Zakelijke vluchten worden in dit verband niet als bovenprovinciaal belang aangemerkt. PS bepaalt welke soorten verkeer op de luchthavens zijn toegestaan en op welke tijdstippen. In het geval van Rotterdam is deze situatie echter vooralsnog niet van toepassing, want Rotterdam is een nationale luchthaven. Daar wordt het gebruik door de minister van Verkeer en Waterstaat bepaald. Het ontwerpbesluit ter zake zal ook aan de Eerste en Tweede Kamer worden voorgelegd. Ook hier proberen wij het proces echt van onderop vorm te geven in de lijn van de commissie-Alders. De heer Van Heijningen, de gedeputeerde, doet daar goed werk. Hij probeert draagvlak te creëren voor een situatie waarin je geen ongebreidelde groei hebt, maar wel verschillende belangen kunt dienen. Ik ben hem daarvoor zeer erkentelijk. Hij steekt daar veel energie en tijd in.

Hoe staat het met de kostenontwikkeling op de luchthavens? Hoe zit het met havengelden, parkeergelden en heffingen? Wordt er naast Schiphol ook geheven op overige velden? Zo ja, waar en hoeveel? Alle velden kennen een havengeldregeling met tarieven voor starten en landen, parkeren, passagiers en degelijke. De tarieven zijn in grote lijnen gerelateerd aan de kosten bij de desbetreffende luchthaven. Regionale luchthavens met internationaal handelsverkeer kennen vergelijkbare heffingen als Schiphol, met een vliegtaks, een securityheffing, een tarief luchtverkeersleiding en dergelijke. Bij Maastricht is bovendien sprake van een geluidsheffing voor isolatie, afgezien van de vliegtaks en de andere genoemde heffingen, gerelateerd aan de kosten.

Wat is de relatie tussen de Luchtvaartnota en de Structuurvisie Randstad 2040, als uitwerking van de motie-Lemstra? Hoe werkt dat verder door? De Structuurvisie 2040 is een verdere uitwerking van de Nota ruimte, in navolging van de motie van de heer Lemstra. De inhoud van deze visie borduurt grotendeels voort op het beleid in de Nota ruimte. Het kabinet bereidt nog nader uit werken strategische keuzen voor over bereikbaarheid en mobiliteit, de uitwerking van de mobiliteitsaanpak, de toekomst van Schiphol, de Luchtvaartnota, de Structuurvisie Schiphol, het zeehavenbeleid, de Zeehavennota, de

beheersing van overstromingsrisico's, de aanpak van het verdelingsvraagstuk van zoet en zout water en het Nationaal waterplan. Over de afbakening en invulling van de robuust groenblauwe structuur van de delta, in aansluiting op de Agenda voor het landschap komen wij nog nader te spreken.

Het kabinet heeft hoge ambities. Het kabinet wil dat de Randstad zich ontwikkelt tot een topregio in Europa. Met de Structuurvisie Randstad 2040 geeft het kabinet antwoord op deze langetermijnopgave. Op basis van een integraal ruimtelijk perspectief wordt ingegaan op de leefbaarheid, de klimaatverandering, de bereikbaarheid, de aanhoudende grote ruimtevrage en de druk op de concurrentiepositie. Een versterking van de Randstad voor de lange termijn is noodzakelijk. Het versterken van Schiphol als een vitale internationale hub wordt hierbij een centrale opgave genoemd. In dat verband en gerelateerd aan de ruimtelijke economische dynamiek brengt het kabinet in deze visie onder meer de mogelijkheden voor de vliegvelden Lelystad en Eindhoven in beeld. In de Luchtvaartnota en de Structuurvisie Schiphol worden deze keuzen nader uitgewerkt. De motie-Lemstra heeft verschillende aspecten. Een daarvan betreft de belangrijke positie van de Randstad. Daar kun je die hub niet verliezen, maar het tweede aspect heeft betrekking op het integrale denken. Kijk naar de ruimere belangen. Wat dat betreft vind ik de aanpak van Hans Alders een beetje Randstad 2040 avant la lettre. Ik vind echt dat hij wat dat betreft een groots werkstuk heeft afgeleverd. Dat is echt prijzenswaardig. Hij verenigt op die manier het onverenigbare. Dat past ook in die integrale aanpak van de Randstadvisie.

Ik kom tot een afronding. Wij hebben over belangrijke zaken gesproken. Ik heb de vragen en de kritiek van de Kamerleden nadrukkelijk gehoord. Ik heb proberen aan te geven dat naar mijn stellige overtuiging de eerste pijler van de RBML, zoals die altijd was bedoeld, het verbeteren van de regelgeving, eigenlijk alleen maar voordelen biedt, niet alleen voordelen in het voorkomen van stroperigheid, maar ook voordelen in het beschermen van de burger, die als het gaat om de bescherming tegen het geluid en het bevorderen van externe veiligheid meer in handen heeft dan met de bestaande regelgeving. Ik heb de Kamer ook gewezen op het feit dat de terugvalopties, als dit nieuwe instrumentarium met Eerste Kerstdag niet in werking kan treden, zeer onvolkomen terugvalopties zijn, die ik heel graag wil voorkomen. Dat is geen push tot overhaastige spoed, maar een oprechte constatering, niet alleen op basis van ervaring van dit ministerie, maar ook op basis van expertise van andere ministeries. Ik heb geprobeerd in te gaan en in te haken op het verbeteren van de regelgeving enerzijds en de discussie over het luchthavensysteem anderzijds, maar die discussie moeten wij nog voeren. Ik hoop dat ik met dit voorstel die discussie en de inwerkingtreding van het amendement-Haverkamp heb losgekoppeld van het verbeteren van de regelgeving die wij zo hard voor de kerst nodig hebben. Ik heb de toezegging gedaan dat wij de Luchtvaartnota ook in dit huis zullen voorleggen en hier uit en te na over zullen spreken. Het artikel dat in dit kader in werking treedt, zal ik niet in werking laten treden voordat wij erover hebben gesproken en conclusies hebben getrokken. Ik vraag er nadrukkelijk nog eens aandacht voor dat het landelijk houden van een luchthaven heel iets anders is dan de discussie die wij nog krijgen over welke luchthaven al dan niet in een

landelijk luchthavensysteem komt. Ik dank de Kamer voor de goede discussie. Ik zal de Kamer zo snel als het kan het nadere schrijven rond Aarhus en de juridische gronden van wat ik heb toegezegd doen toekomen. Ik zie uit naar de hervatting van het debat morgen.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor zijn reactie in eerste termijn.

Sluiting 23.15 uur