

4

Beperkingengebied buitenlandse luchthaven

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart met betrekking tot de gevolgen van buitenlandse luchthavens voor de ruimtelijke ordening op Nederlands grondgebied (Beperkingengebied buitenlandse luchthaven) (31898).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter:**

Ik heet de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu welkom in vak-K.



De heer **Paulus Jansen (SP):**

Mevrouw de voorzitter. Ik sta hier in de eerste plaats om uit te spreken dat ik mij verheug op de bijdragen van een aantal nieuwe collega's: de heren Dijkstra, De Graaf en Van Ojik. Ik ben benieuwd of wij het inhoudelijk eens kunnen worden. Ik hoop uiteraard van wel.

Dit wetsvoorstel is ingediend in maart 2009. De schriftelijke behandeling verliep erg voorspoedig. In de veronderstelling dat de plenaire afronding binnen enkele weken plaats zou vinden, heb ik daarna, op 15 oktober 2009, een amendement ingediend. Die inschatting bleek achteraf niet te kloppen, waardoor ik nu waarschijnlijk een nieuw Nederlands record "langst liggend amendement" heb gevestigd. Dank aan de staatssecretaris en zijn voorgangers dat zij dat mogelijk hebben gemaakt.

Wat de SP-fractie betreft, horen buitenlandse luchthavens qua milieueisen, veiligheidseisen en beperkingen aan het grondgebruik exact hetzelfde behandeld te worden als Nederlandse luchthavens. Ook de rechtszekerheid van belanghebbenden en financiële vergoedingen voor benadeelden dienen op dezelfde leest te zijn geschoeid. De regering stelt in de memorie van toelichting dat dit uitgangspunt ook ten grondslag ligt aan het wetsvoorstel, maar de SP-fractie is er nog niet van overtuigd dat de lat materieel gezien even hoog ligt bij de binnenlandse en buitenlandse luchthavens.

Uiteraard is het begrijpelijk dat de techniek van de wet af en toe moet afwijken, bijvoorbeeld omdat bepaalde afspraken over Duitse luchthavens in verdragen zijn vastgelegd. Maar dat zou niet mogen leiden tot een lager beschermingsniveau dan wel extra beperkingen aan het gebruik van gronden in overigens vergelijkbare situaties. Kan de staatssecretaris zeggen op welke punten er na de inwerkingtreding van het wetsvoorstel nog verschillen overblijven en waarom? Een voorbeeld van een verschil lijkt de SP-fractie de kanbepaling over een schadevergoeding voor omwonenden, het treffen van geluidwerende voorzieningen en een vergoeding aan betrokken gemeenten. Waarom is dit geen moetbepaling zoals bij Nederlandse luchthavens?

Wat mij ook merkwaardig voorkomt, is de uitzondering op het principe "de vervuiler betaalt" voor buitenlandse luchthavens. Waarom zou in deze gevallen de Nederlandse belastingbetaler moeten opdraaien voor de kosten van flankerend beleid? Als de staatssecretaris de logica van

deze kritiek onderschrijft, is hij dan bereid om actie te ondernemen om aan deze ongelijkheid een eind te maken?

In de memorie van toelichting wordt ook gesteld: "Het beperkingengebied komt in plaats van de huidige geluidszone. Een belangrijk verschil is dat binnen de zone bepaalde geluidnormen van toepassing zijn, en dat dit binnen een beperkingengebied niet het geval is." Vervolgens wordt geconcludeerd dat dat materieel niet veel verschil maakt. Als er binnen de geluidszone wel geluidnormen van toepassing zijn en binnen het beperkingengebied niet, dan lijkt mij dat er wel degelijk sprake is van een lager beschermingsniveau. Graag krijg ik een overtuigende toelichting op dit punt.

Met dit wetsvoorstel wordt het ruimtegebruik in de nabijheid van luchthavens geregeld. Het andere aspect, namelijk het geven van grenswaarden en regels voor het luchthavenverkeer gericht op de luchtvaartsector, is niet opgenomen in het wetsvoorstel. Ik neem aan dat dat zo is omdat dit verdragrechtelijk geregeld is. Klopt die veronderstelling en, zo ja, in hoeverre ligt op dit punt de lat even hoog als bij binnenlandse luchthavens? Als die lat minder hoog ligt, hoe gaat de Nederlandse regering er dan zo snel mogelijk voor zorgen dat de bewoners van de grensgebieden mogen rekenen op een gelijk beschermingsniveau?

De precieze invulling van de ruimtelijke regulering ten gevolge van een buitenlandse luchthaven wordt bij AMvB geregeld in het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven. Met dit besluit wordt dus in hoge mate bepaald of het algemene uitgangspunt "gelijke monniken, gelijke kappen" ook echt wordt toegepast. Om deze reden heb ik het eerdergenoemde amendement ingediend dat voor deze AMvB de betrokkenheid van de Kamer regelt. In maart jongstleden heeft de staatssecretaris in een nota van wijziging dit amendement overgenomen; waarvoor dank. Daarom trek ik mijn amendement op stuk nr. 7 nu in.

Dan heb ik nog een vraag over vliegveld Brüggen. Toen het wetsvoorstel werd ingediend, had het betrekking op drie vliegvelden, namelijk Weeze, Brüggen en Geilenkirchen. Op het voormalige militaire vliegveld Brüggen zijn de Engelsen al jaren geleden vertrokken. De militaire functie is daarmee verdwenen. In Soesterberg is in een vergelijkbare situatie de bestemming van het voormalige vliegveld gewijzigd in natuur, woningbouw en een museumfunctie. Daarmee zijn ook de beperkingen aan het ruimtegebruik in de omgeving geschrapt. Waarom is dit bij Brüggen nog niet gebeurd? Onderschrijft de staatssecretaris dat er een lijn in de kast ligt waardoor op termijn de regio Roermond plotseling weer geconfronteerd kan worden met reactivering en de daarbij behorende herrie en ruimtelijke beperkingen? Gaat de Nederlandse regering stappen ondernemen richting Duitsland om de luchtvaartbestemming van de voormalige basis Brüggen zo snel mogelijk te schrappen? Op dit punt overweeg ik een motie.

De SP-fractie vindt dat het beperkingengebied van luchthavens zou moeten volgen uit de randvoorwaarden van acceptabele overlast voor omwonenden. Wij vinden het niet acceptabel dat op dit moment de omgekeerde weg bewandeld wordt. De luchtvaartactiviteiten zijn een gegeven en het beperkingengebied moet deze activiteiten faciliteren. Het meest wrange voorbeeld hiervan is vliegveld Geilenkirchen waar stokoude AWACS-toestellen nog steeds het leven van 41.000 Limburgers mogen vergallen. Het beperkingengebied voor de leefbaarheid van de be-

Paulus Jansen

woners is tientallen keren zo groot als nodig zou zijn wanneer er geïnvesteerd zou worden in elementaire, geluidsarme en schonere vliegtuigen. Hoe lang laat de staatssecretaris van Milieu deze omgekeerde wereld nog bestaan?

De voorzitter:

Het amendement-Paulus Jansen (stuk nr. 7) is ingetrokken.

Ik geef het woord aan de heer Remco Dijkstra van de VVD-fractie voor zijn maidenspeech. Met de twee leden die vandaag hun maidenspeech houden, heb ik afgesproken dat we aan het einde van de eerste termijn schorsen om hen te feliciteren.



De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Ik wil eerst zeggen dat ik de afgelopen dagen uitstekend ben begeleid door de mensen in dit huis. Dat is echt een compliment waard. Het draait hier tenslotte om de democratie en deze mensen maken het mogelijk dat wij in dit huis kunnen acteren en onze democratie kunnen vormgeven. Ik wil bijvoorbeeld Roy de portier, Leo de bodde en Ivo de griffier die naast u zit, bedanken. Dat zijn allemaal mensen door wie de democratie draait. Wilt u die dank aan iedereen overbrengen?

De voorzitter:

Dat zal ik doen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ook feliciteer ik de Kamerleden die zijn herbenoemd, maar vooral ook de nieuwe Kamerleden met wie ik, gezien mijn portefeuille, letterlijk in hetzelfde schuitje zit. Met alle 149 mensen wil ik de komende jaren constructief samenwerken en effectief zijn.

Daar sta je dan: je eerste bijdrage in de plenaire zaal. En die gaat ook nog eens over luchtvaart. Als 12-jarig jongetje had ik mijn kamer vol hangen met posters. We gingen vliegshows af. De film Top Gun trok volle zalen en iedereen wilde op Tom Cruise lijken. Het was een kaskraker. Ik had zelfs boeken in huis om te leren zweefvliegen. Het kan verkeren, want nu sta ik hier in de Tweede Kamer der Staten-Generaal en mag ik als volksvertegenwoordiger mijn bijdrage leveren op zo'n mooie portefeuille als luchtvaart, scheepvaart, binnenvaart, ruimtelijke ordening en alles wat betrekking heeft op water en havens. Dat is niet gek voor iemand die als zelfstandig ondernemer werkt in Gelderland nabij de transportassen van de A15, de A1 en de A12 natuurlijk. Niet gek voor iemand die woont in Rivierenland tussen de Rijn en de Waal, vlakbij het Amsterdam-Rijnkanaal, op 400 meter afstand van de Betuweroute en, als ik het macro bekijk, tussen de grote luchthavens Schiphol, Eindhoven en Twente. Zoals u begrijpt, ben ik dol op de dynamiek van logistiek en transport en houd ik ook van topografie.

Ik geloof in een sterke economie, waarin werken loont en waarin mensen het beste uit zichzelf kunnen halen. Daarvoor is een gunstig ondernemersklimaat nodig met goede bereikbaarheid. Nederland ligt aan de Noordzee en is daarmee een van de toegangspoorten van Europa. De kansen die dat biedt, moeten wij beter benutten. Een goede infrastructuur van personen, goederen en informatie is daarvoor noodzakelijk. Sinds 2000 is die infrastructuur in Nederland gelukkig flink verbeterd, maar we zijn er nog niet en nieuwe investeringen zijn nodig om het hui-

dige niveau te behouden en verder op te hogen. Ook de procedures kunnen sneller. Het vergroten van de verdien-capaciteit van Nederland als distributie- en exportland is afhankelijk van onze innovatieve ondernemersgeest en van een goede infrastructuur. Je hoeft alleen maar naar de geografische ligging van Nederland te kijken. Onze rivierdelta is door de eeuwen heen gevormd door de natuur en door de mens. Het is een unieke plek om veilig te werken en te wonen, met hoogopgeleide mensen en met unieke verbindingen met de rest van Europa. Denk aan het achterland: Duitsland, maar ook verder richting Oost-Europa. Zelfs goederen gaan tot aan Noord-Italië. Mensen die daar zitten, zijn voor een groot deel afhankelijk van de producten die in de mainport Nederland binnenkomen. Nogmaals, die kracht van Nederland moeten wij beter benutten, want juist die sterke economie zorgt voor meer banen, meer welvaart, kansen voor mensen en daarmee het algemene welzijn van onze samenleving.

Ik zie dus kansen voor onze economie, maar het gaat niet vanzelf. De infrastructuur is de ruggengraat van Nederland en van onze economie. Daarom wil de VVD het liefst investeren in alle modaliteiten, alle vormen van transport: over weg, over water, door de lucht en over het spoor. Investeren waar de kracht van Nederland ligt en samen sterker uit de crisis komen. Als ergens de leuze "niet doorschuiven, maar aanpakken" van toepassing is, is het wel in deze sector, waarin honderdduizenden mensen dagelijks hun boterham verdienen. Zij dragen bij aan onze welvaart en zorgen ervoor dat Nederland als mainport functioneert voor het vervoer van goederen en passagiers. Ter illustratie, de Rotterdamse haven gaat groeien van 10 miljoen naar 30 miljoen containers per jaar en nu al landen er op onze nationale luchthaven en alle regionale velden meer dan 50 miljoen passagiers per jaar.

Ik ga terug naar het voorstel, dat gaat over een relatief beperkte wijziging van de Wet luchtvaart. De eerste nota dateert van 2009, lang geleden. De staatssecretaris vroeg uitstel om te kijken of decentralisatie van dit beperkingsgebied mogelijk was. Dat blijkt niet opportuun. Het decentraliseren van internationale en wettelijke regelgeving is niet verstandig, want het beoogde doel is juist eenheid in de regels. Regie houden als landelijke overheid is daarvoor essentieel. Het beperkingsgebied houdt ook rekening met effecten als geluid en de veiligheid op de grond en in de lucht.

Daarom ziet de VVD geen bezwaren tegen dit wetsvoorstel. Wel heb ik twee vragen aan de staatssecretaris over de effecten van het beperkingsgebied. Hoe wordt met het beperkingsgebied omgegaan als bijvoorbeeld de luchthaven Weeze Niederrhein, die net over de grens ligt, een nieuwe of verlengde baan krijgt, als er nieuwe aanvliegeroutes worden ingesteld of als er andere toestellen komen? Welke gevolgen heeft dat voor het beperkingsgebied? Ten tweede wil ik graag weten welke invloed het samenvoegen van burgerluchtruimen en militaire luchtruimen, de ontwikkeling van een Single European Sky, op dit wetsvoorstel heeft.

Ik heb afgelopen weekend de begroting voor Infrastructuur en Milieu doorgenomen. Ook heb ik de lesboeken om te leren zweefvliegen weer gevonden. Met deze portefeuille, waarvan luchtvaart een prominent onderdeel is, heb ik daar extra reden toe. Wie weet, misschien komen binnenkort ook mijn jongensdromen weer uit!

(geroffel op de bankjes)

Remco Dijkstra

De voorzitter:

Ik feliciteer u alvast hartelijk met uw maidenspeech.

Ik geef nu het woord aan de heer De Graaf van de PVV, die ook zijn maidenspeech houdt.



De heer De Graaf (PVV):

Voorzitter. Dank u. Allereerst feliciteer ik de heer Dijkstra. Het was een doorwrochte speech met een persoonlijk tintje. Ik zal mijn speech zo dadelijk ook een persoonlijk tintje geven, hoewel ik niet weet of mijn betoog even doorwrocht is. Ik zie ernaar uit om samen te werken met de heer Dijkstra, evenals met de rest van de Kamer.

Voorzitter. Wat de Partij voor de Vrijheid betreft hadden we dit debat niet per se hoeven voeren. Echter, we hebben een nieuwe Kamer en nieuwe leden, en soms spreken we ook over onderwerpen die, zoals in dit geval, als hamerstuk hadden kunnen worden afgedaan. Daarom zal ik het op dit onderwerp kort houden. De beperkingen die worden voorgesteld, dienen de veiligheid van de bewoners in de omgeving van de luchthavens in de grensregio. Daar kan toch niemand tegen zijn? Nederland, en in dit geval Limburg, levert iets in, namelijk het recht om te kunnen bouwen of middels een beperking van de bouwhoogte in bepaalde gebieden. Waar we, in dit geval met de NAVO, samenwerken, daar houdt Nederland rekening met de NAVO. De NAVO, zo staat ook in ons verkiezingsprogramma, blijft de hoeksteen van onze defensie.

Om die defensietaak goed te kunnen uitvoeren en zonder daarin te veel gehinderd te worden, is het ook zaak dat de NAVO rekening houdt met bewoners aan de andere kant van de grens, zoals bijvoorbeeld in Schinveld in Limburg. In dat licht vraag ik de staatssecretaris hoe het staat met de bevindingen naar aanleiding van de aangenomen PVV-motie (33000-XII, nr. 120), waarin 35% geluidsreductie wordt nagestreefd in 2012; zo niet, dan moet de binnenvliegeregeling weer van kracht worden. Hoe staat het met deze geluidsreductie? Houdt de NAVO inderdaad rekening met de bewoners aan de andere kant van de grens en neemt de geluidsoverlast inderdaad met 35% af? Hoeveel vliegvelden, waar de NAVO gebruik van maakt, zijn er in totaal in het NAVO-gebied in grensgebieden gelegen? Bestaan daar dezelfde problemen als in Schinveld? Hoe wordt er daar met deze problemen omgesprongen?

Ik doe de staatssecretaris een suggestie aan de hand. Zoals gezegd is de NAVO de hoeksteen van onze defensie, maar het mag niet zo zijn dat een klein deel van onze bewoners daaronder lijdt middels bijvoorbeeld geluidsoverlast. Rekening houden met elkaar is tweerichtingsverkeer. Reciprociteit met betrekking tot deze problematiek kan worden vastgelegd in de afspraken die Nederland met de NAVO maakt. Is de staatssecretaris daartoe namens de regering bereid?

Persoonlijk is het vandaag natuurlijk een heuglijke dag, want je houdt maar één keer een maidenspeech in de Tweede Kamer. Sinds bijna drie jaar en nu ook twee weken in de Kamer mag ik deel uitmaken van de missie van de Partij voor de Vrijheid. Die missie vervul ik graag met haar en heeft een persoonlijk tintje. Het is een missie, waarvan het eerste vuurtje door een broer en een zus van mijn vader ontstoken werd. De oudste zus van mijn vader vond dat ik maar dominee moest worden omdat ik goed kon leren. Die hadden we namelijk nog niet in de familie en ze vond dat dit toch een eervol beroep zou zijn. Als

kind van 8, 9 jaar lag me dat niet zo en toen heb ik wat onderhandeld: ook Tweede Kamerlid vond ze toen een serieuze optie en eervol. Ik vind het ook eervol dat ik hier mag staan en vind het jammer dat zij het niet meer mag meemaken.

Toen ik een jaar of 11 was zat de broer van mijn tante en van mijn vader op verjaardagen te fulmineren tegen ayatollah Khomeini. Hij had op zijn zwart-wittevisie gezien dat Iran was overgenomen door een islamitische bende met baarden en jurken en hij fulmineerde: wie denkt zo'n ayatollah Khomeini wel niet dat hij is met zijn baard en met zijn fopbijbel dat hij vrouwen laat sluiëren en tegenstanders vermoordt of laat vermoorden? Ik was inderdaad een jaar of 11, maar de interesse was gewekt en het vuurtje was ontstoken. En ook hij mag dit moment helaas niet meer meemaken.

Tot slot is het onze taak om een aantal linkse taboes, zowel in de Kamer als ook breed levend in de maatschappij, omver te werpen. We hebben een klein beetje gewonnen als we over vier jaar met deze Kamer en misschien wel wat breder in de maatschappij kunnen concluderen dat bijvoorbeeld diversiteitsbeleid een vorm van discriminatie is. Dat je wel tegen de Unie moet zijn als je vóór Europa bent. Dat het groensocialisme van de klimaatarmisten de democratie daadwerkelijk bedreigt. Dat tolerantisme een gevaarlijk "-isme" is, aangezien het tolerant is voor intolerantie. Dat het strijden voor het rood-wit-blauw gewoon een heel gezonde zaak is. En uiteraard dat de islam een steeds grotere bedreiging voor onze vrijheid vormt en dat we onze vrijheid iedere dag moeten bevechten, zowel hier als buiten, en dat we dat ook met zijn allen doen. Er wacht ons een schone maar zeer verantwoorde lijke taak.

(geroffel op de bankjes)

De voorzitter:

Hartelijk gefeliciteerd. Wij gaan u zo meteen persoonlijk de hand schudden.



Mevrouw Hachchi (D66):

Voorzitter. Allereerst feliciteer ik de heren Dijkstra en De Graaf met hun maidenspeeches. Ik kijk uit naar de debatten met deze collega's.

Vandaag bespreken wij de Wet beperkingengebied buitenlandse luchthaven. Dit wetsvoorstel maakt het mogelijk dat rondom een vliegveld niet zomaar kan worden gebouwd. Dit is een logische maatregel, die grotendeels al in de wet is vastgelegd. Rondom alle luchthavens is een denkbeeldig rondje getrokken waarin niet of minder gebouwd mag worden wegens geluidsoverlast en veiligheid. Dit was alleen nog niet wettelijk geregeld voor buitenlandse luchthavens die met hun denkbeeldige rondje het Nederlands grondgebied raken. Dat zijn er drie: luchthaven Weeze, luchthaven Brüggen en vliegbasis Geilenkirchen. Dit wordt nu gecorrigeerd met dit wetsvoorstel. Het is dan ook moeilijk om tegen dit wetsvoorstel te zijn. Sterker nog, mijn fractie is gecharmeerd van de Europese gedachte erachter. Het is een logische stap om samen te werken, waar mogelijk. Het zou voor een Europeaan niet moeten uitmaken of het vliegveld nu in eigen land ligt of niet. Dat zou voor bouwregels moeten gelden, maar ook voor inspraak op bijvoorbeeld groei en aanvliegroutes.

Hachchi

Daaraan zal ik in mijn inbreng dan ook aandacht besteden.

Zo wil ik graag van de staatssecretaris weten wat de invloed is van Nederlandse omwonenden en gehinderden op de ontwikkeling van bijvoorbeeld vliegveld Weeze. Is daar net als in Nederland een overleg dat invloed kan uitoefenen op de besluitvorming of houdt dit overleg op bij de grens?

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Mevrouw Hachchi had het over drie luchthavens, maar volgens mij gaat het over twee luchthavens en een voormalige luchtmachtbasis, die al meer dan tien jaar gesloten is. Is de fractie van D66 net als die van de SP van mening dat een niet meer gebruikte luchtmachtbasis op een andere manier moet worden behandeld dan operationele vliegvelden?

Mevrouw **Hachchi** (D66):

Het is een logische gedachte dat je voor een luchtbasis die niet meer gebruikt wordt, andere afspraken en regels kunt maken. Ik weet niet of de heer Jansen doelt op vliegbasis Geilenkirchen. Die wordt natuurlijk wel gebruikt voor AWACS-vliegtuigen. Dat heeft de heer Jansen zelf aangegeven.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik doel op vliegbasis Brüggen, ter hoogte van Roermond. Dat gebied kent daardoor grote beperkingen in zijn vrije ontwikkeling. Die basis is al meer dan tien jaar buiten gebruik.

Mevrouw **Hachchi** (D66):

Mijn fractie staat achter de wet en de regels die daarin zijn afgesproken. Die gelden voor alle drie de luchthavens. Wij willen geen andere behandeling voor luchthaven Brüggen. Ik weet niet waar de heer Jansen naartoe wil met zijn vraag.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Laat ik dan ter afronding een vergelijking trekken tussen Brüggen en Soesterberg. Daar heb je in wezen een vergelijkbare situatie in Nederland. Wij hebben gezegd dat wij dit vliegveld deels teruggeven aan de natuur, deels wordt het een woningbouwlocatie en deels krijgt het een museumfunctie. Kortom, wij halen de beperkingen eraf, waardoor de regio in de toekomst niet meer gehinderd wordt door iets wat er niet meer is.

Mevrouw **Hachchi** (D66):

De D66-fractie staat altijd open voor dat soort aanpassingen die recht doen aan de situatie waarvoor de luchthaven gebruikt wordt.

Ook vraag ik de staatssecretaris naar de financiële kanten van het voorstel. Anders dan bij Nederlandse luchthavens kan Nederland voor een Duitse luchthaven geen geluidsheffing opleggen, althans zo staat in de memorie van toelichting. Ik kan mij echter goed voorstellen dat Duitsland wel een dergelijke heffing oplegt. Delen wij daarin mee? Kunnen wij daaruit eventuele kosten dekken, zoals het isoleren en het verplaatsen van omwonenden? Welke mechanismen treden in werking als de betreffende luchthavens de grens van de zone of de maximale vergunde waarden overschrijden? Oftewel, hoe is de rechtsbescherming van de Nederlandse omwonenden geregeld? Betoont het feit dat de aanvliegroute door het Nederlandse

luchtruim gaat, ook dat wij invloed hebben op de groeicapaciteit van de luchthaven? Kunnen wij afspraken maken, omdat ons luchtruim benut wordt? Het verbaast mij en mijn fractie dat Nederland niet zonder meer kan beschikken over de gegevens van Niederrhein, zodat het niet mogelijk is om het denkbeeldige rondje te berekenen. Kan dit niet in Europees verband opgelost worden?

Wat het effect voor omwonenden betreft zullen de normen die omwonenden en binnenlandse luchthavens beschermen, precies zo gaan gelden voor omwonenden van de drie genoemde luchthavens. Worden de normen echt exact gelijkgesteld? Zo niet, kan de minister dan ingaan op de verschillen en de noodzaak hiertoe?

Uiteraard gaat dit debat ook over de overlast van AWACS-vliegtuigen die opstijgen vanaf vliegbasis Geilenkirchen. Die overlast moet binnen de afgesproken normen blijven. Wij hebben daarover met de staatssecretaris en de minister van Defensie al debatten gevoerd. Wij zijn nog altijd in afwachting van het onderzoek dat de staatssecretaris naar de Kamer zendt. Na twee uitstelbrieven hoor ik graag van de staatssecretaris een bevestiging dat begin november een harde datum is.

Tijdens de schriftelijke voorbereiding schreef de minister van VROM in 2009 dat het model waarmee de risico's voor omwonenden van militaire luchthavens worden berekend, nog in ontwikkeling is. Ik snap dat het moeilijk is om alle ingewikkelde militaire vliegprocedures rond luchthavens mee te nemen, maar ik mag aannemen dat het model, nu wij drie jaar verder zijn, inmiddels wel af is. Graag een reactie van de staatssecretaris.

De **voorzitter**:

Eerder refereerde u aan de staatssecretaris als "minister". Dat vindt hij zelf vast niet erg. Hij heeft het niet eens gehoord, merk ik!

Staatssecretaris **Atsma**:

Ik krijg er niet voor betaald.

De **voorzitter**:

Dat is waar.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Voorzitter. Ik had mij ingeschreven voor nul minuten, zodat ik kon reageren als het nodig was. Ik wil alleen de collega's die hun maidenspeech hebben gehouden, feliciteren. Bij de overige vragen van de collega's sluit ik mij graag aan.

De heer **Van Ojik** (GroenLinks):

Voorzitter. Ook ik feliciteer graag de collega's Dijkstra en De Graaf. Ik heb de vorige week zelf mijn maidenspeech hier mogen houden. Ik weet dus uit zeer recente ervaring welk een bijzonder moment dat is.

De fractie van GroenLinks is in beginsel positief over het voorliggende wetsvoorstel. Het is goed om burgers niet alleen te beschermen tegen overlast en veiligheidsrisico's van binnenlandse luchthavens, maar ook tegen overlast van buitenlandse luchthavens. Dat is eigenlijk zo logisch dat het raar is dat dit nu pas geregeld wordt. Maar goed, beter laat dan nooit.

Van Ojik

Wij zijn niet alleen maar enthousiast. Wij hebben ook nog een paar vragen, die ik graag aan de staatssecretaris wil stellen. De eerste vraag heeft betrekking op de keuze die de regering heeft gemaakt om een technisch en beleidsneutraal wetsvoorstel aan de Kamer voor te leggen. Wat betekent dit eigenlijk? Wil de regering daarmee zeggen dat de bescherming van de burger op dit moment goed is geregeld, dat de huidige normen volstaan om de geluidsoverlast van vliegvelden te beperken? Hoe moet ik dan interpreteren wat de omwonenden van het vliegveld Geilenkirchen altijd te kennen geven? Uit de stukken van het kabinet begrijp ik dat het gaat om meer dan 41.000 omwonenden, die verschrikkelijk veel last hebben van de AWACS-toestellen. Mijn collega's Jansen en Hachchi hebben er ook al over gesproken. Ik sluit mij graag bij hun vragen over dit onderwerp aan. Wanneer verdwijnen die ouderwetse, lawaaiige vliegtuigen eindelijk eens uit het Nederlandse luchtruim? Waarom heeft de regering er niet voor gekozen om de wetswijziging aan te grijpen voor een meer ambitieuze aanscherping van de normen?

Mijn volgende punt gaat over het principe "de vervuiler betaalt". Het is teleurstellend dat de regering zich daar bij deze wetswijziging niet voor inspant. Als de met dit wetsvoorstel beoogde uitbreiding van beperkingsgebieden noodzaak tot huizenisolatie of gedwongen verhuizing, dan moeten naar de mening van mijn fractie de kosten uiteraard verhaald worden op de luchtvaartsector. De vervuiler betaalt. Ik begrijp dat dit nu juridisch nog niet kan omdat het gaat om buitenlandse luchthavens, maar ik zou graag zien dat de Nederlandse regering zich in bilaterale overleggen met bijvoorbeeld Duitsland en in Europees verband hard maakt voor het principe "de vervuiler betaalt". Mijn fractie ziet graag dat het wel mogelijk wordt om schade te verhalen op de vervuiler, zodat niet de belastingbetaler ervoor opdraait maar degenen die vliegen.

Voorlopig zullen er slechts drie luchthavens onder dit wetsvoorstel vallen. Ik vraag de staatssecretaris waarom die beperking er is. Waarom valt bijvoorbeeld het vliegveld Münster/Osnabrück niet onder het wetsvoorstel of het vliegveld Antwerpen/Deurne? Die vliegvelden liggen hemelsbreed toch ook heel vlakbij de Nederlandse grens?

Al met al vindt mijn fractie dit wetsvoorstel een stap in de goede richting, maar had zij graag meer ambitie gezien. Ik wacht de antwoorden van de staatssecretaris op mijn vragen met spanning af.

De voorzitter:

Hiermee is een einde gekomen aan de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik vraag de heren Dijkstra en De Graaf om voor het spreekgestoelte plaats te nemen om hun felicitaties in ontvangst te nemen.

De vergadering wordt van 10.47 uur tot 11.00 uur geschorst.



Staatssecretaris Atsma:

Voorzitter. Ik dank de Kamer voor de gestelde vragen en natuurlijk voor de gemaakte opmerkingen. Ik wil in de eerste plaats de heren De Graaf en Dijkstra van harte feliciteren met hun maidenspeech. Dat gezegd hebbend, wil ik ook alle nieuwe Kamerleden en alle overige Kamerleden feliciteren met hun benoeming. Dat doe ik zeker niet zonder te denken aan u, voorzitter. U hebt letterlijk een vliegende start gemaakt. Van harte gefeliciteerd en ik hoop

dat de samenwerking de komende maanden constructief zal zijn. Ik weet niet hoelang het mij gegeven is om hier te mogen staan, maar in elk geval ben ik blij dat ik zoveel vertrouwde gezichten zie. Ik wens u allen een heel goede periode toe in het belangrijkste huis van Nederland. Ik wens allen een voorspoedige vlucht en te zijner tijd een veilige, zachte landing toe. Zoals bekend hebben de verkiezingen niet voor iedereen een even zachte landing laten zien, maar dat terzijde.

Dit wetsvoorstel voorziet niet alleen in het regelen van de overlast met het oog op de geluidsnormering, maar ook in het regelen van de externe en de vliegveiligheid. Die zaken zijn samengevoegd. Het belangrijkste is dat we het speelveld zoveel mogelijk gelijk hebben gemaakt. We hebben geen nieuw beleid gecreëerd, we hebben het vooral beleidsneutraal willen implementeren. Het heeft inderdaad ietwat langer geduurd dan was voorzien, zeg ik tegen de heer Jansen. In 2009 heeft mijn ambtvoorganger al de eerste stappen gezet. Die vertraging heeft in de eerste plaats te maken met deze Kamer, die op enig moment dit onderwerp controversieel heeft verklaard. Naderhand hebben wij de Kamer gevraagd om ook het element van de decentralisatie scherper te mogen bekijken. De heer Dijkstra heeft daar terecht op gewezen. Die optie is weer van tafel gegaan, omdat een nationale regeling voordelen heeft. Ik ben blij dat de Kamer vindt dat het wetsvoorstel verder in de procedure kan. Ik hoop dat dat snel zal gebeuren.

De fractie van de SP heeft een aantal vragen gesteld. Er is sprake van een beleidsarme omzetting. De verschillen tussen binnen- en buitenland zijn niet aan de orde. Wij willen dat niet en het hoeft ook niet. De heer Jansen suggereerde iets over een kan- en een moetbepaling in het kader van de geluidwerende voorzieningen. Het is altijd een kanbepaling; in de wetgeving is geen moetbepaling aan de orde. Kortom, ik denk dat de huidige kanbepaling in lijn is met de overige Nederlandse wetgeving.

De heer Paulus Jansen (SP):

Bij mijn weten is artikel 40 van de Wro nog steeds een moetbepaling: als er schade optreedt ten gevolge van planologische ingrepen kunnen belanghebbenden die schade claimen. Dat is een algemene bepaling. Dat principe is wel degelijk van kracht voor alle bestemmingen in Nederland.

Staatssecretaris Atsma:

Als sprake is van overlast, moeten maatregelen worden genomen. Maar dat wil niet zeggen dat alles wat kan, ook moet gebeuren. Er zal altijd sprake moeten zijn van een redelijke vorm van overleg. Wat sommigen wenselijk vinden, hoeft niet altijd nodig te zijn. Met het oog daarop is die kanbepaling in de wet opgenomen. Het streven is naar oplossingen te zoeken.

De heer Paulus Jansen (SP):

Maar de overheid heeft in dit geval meerdere petten op. In de planschaderegeling is geregeld dat die schade door een onafhankelijke arbiter wordt bepaald. De overheid gaat daar niet over. Dat is in deze situatie toch niet anders dan in alle andere situaties waarin sprake is van planschade?

Staatssecretaris Atsma:

Juist daarom is die kanbepaling opgenomen. Er zijn altijd derden bij betrokken, zoals een arbiter. Een moetbepaling

Atsma

houdt een verplichting in, wat op dit punt niet aan de orde is: je zult altijd naar redelijkheid en billijkheid moeten bekijken wat het meest wenselijk is. Zo is het bedoeld en zo wordt er in de praktijk mee omgegaan. Dat geldt overigens niet alleen voor deze specifieke regio, maar voor heel Nederland, als het gaat om hinder van luchtvaartbewegingen. Ik noem Schiphol. Daar is geen sprake van een moet-, maar van een kanbepaling.

De heer **Paulus Jansen** (SP):
Misschien is het goed als dit punt voor de tweede termijn nog even wordt nagetrokken. Ik denk namelijk echt dat sprake is van een misverstand bij de staatssecretaris. De planologische bepalingen uit de Wro zijn wel degelijk moetbepalingen. De SP-fractie zou er graag zekerheid over hebben dat omwonenden, als er beperkingen voor hen worden gesteld, zeker weten dat zij in principe aanspraak kunnen maken op schadevergoeding, uiteraard in redelijkheid en langs onafhankelijke weg vastgesteld. Dat lijkt mij het uitgangspunt. Wellicht kan dat voor de tweede termijn worden nagetrokken.

Staatssecretaris **Atsma**:
Ik denk dat wij het inhoudelijk eens zijn over het feit dat, als vanwege overschrijding van de norm maatregelen moeten worden getroffen, die maatregelen daadwerkelijk kunnen worden getroffen. De door mij gehanteerde formulering is naar mijn overtuiging echter in lijn met de luchtvaartwetgeving, zoals die ook elders aan de orde is, maar ik zeg toe dat wij voor de tweede termijn dit specifieke punt nog even meenemen.

De heer Jansen maakte een opmerking over Airport Brüggen, een van de drie in het stuk genoemde vliegvelden. De heer Jansen zei, ook in een interruptiedebat, dat wij eigenlijk zouden moeten bekijken of wij dat vliegveld niet zouden kunnen laten vervallen en er een andere bestemming aan zouden kunnen geven. Bij mijn weten is het vliegveld Brüggen nog steeds eigendom van Groot-Brittannië en dus niet van Duitsland. Op dat punt hebben wij dus te maken met twee andere lidstaten binnen de EU. De bestemming is er ook niet af; integendeel. De heer Jansen pleit ervoor om die bestemming eraf te halen, maar er wordt nog wel degelijk gebruik van gemaakt, zij het op een zeer beperkte schaal. Volgens mij wordt er nog met helikopters van en naar Brüggen gevlogen. Daarnaast meen ik te weten dat Brüggen in de achtervang nog steeds een rol speelt in het beleid van de Britse overheid, maar dat regardeert meer de collega van Defensie. Ik zeg graag toe dat ik via Defensie zal informeren naar de stand van zaken met betrekking tot Brüggen, maar veel meer kan ik vanuit mijn verantwoordelijkheid niet doen. Ik weet alleen dat er nog steeds wordt gevlogen, zij het incidenteel, en dat het vliegveld met de huidige bestemming op de achterhand dus nog steeds aanwezig zou moeten zijn. De verdere invulling van het antwoord op de vraag laat ik echter graag over aan de collega van Defensie, omdat die daar meer zicht op heeft. Ik zei dat Groot-Brittannië en Duitsland hierbij zijn betrokken, maar ik voeg daaraan toe dat wellicht ook in NAVO-verband een element hierbij een rol speelt. Dat weet de heer Jansen echter ook.

De **voorzitter**:
Hebt u nu toegezegd dat de Kamer daar een brief over krijgt? U zei dat u gaat informeren, maar dan is het ook wel fijn als de Kamer weet wat het resultaat daarvan is.

Staatssecretaris **Atsma**:
Als ik collega Hillen van Defensie vraag om aan te geven hoe Brüggen wordt gebruikt, mag duidelijk zijn dat de Kamer daarover wordt geïnformeerd. Dat is vanzelfsprekend.

De **voorzitter**:
Ik neem aan dat dat op korte termijn kan gebeuren.

Staatssecretaris **Atsma**:
Dat neem ik ook aan.

De **voorzitter**:
Dank u wel.

Staatssecretaris **Atsma**:
En wat "korte termijn" is? Dat is kort.

De heer Jansen maar ook anderen hebben gevraagd of de zonering die in de oorspronkelijke voorziening werd genoemd, het beperkingengebied een-op-een dekt qua afmetingen. Zo heb ik de vraag althans opgevat: zitten er geen verschillen in de omvang van het gebied? Ik heb begrepen dat dat niet het geval is en dat we, misschien op een enkel detailpunt na, datgene wat we onder de zones verstaan, een-op-een kunnen plakken op het beperkingengebied. Kortom: in die zin zal er niets veranderen. Als er al sprake zou zijn van een aanpassing, zou dat slechts een uitbreiding van het gebied ten opzichte van de zonering kunnen zijn, omdat er twee nieuwe elementen aan toegevoegd worden. Ik heb die elementen al aangegeven: de externe veiligheid en de vliegveiligheid. In principe gaan we er echter van uit dat de oppervlakte een-op-een dezelfde zal kunnen blijven. Dat is ook het vertrekpunt geweest.

Ik ben de heer Jansen uiteraard erkentelijk voor het intrekken van het amendement. Door de Kamer een positie te geven in de toekomst is de intentie van zijn amendement naar onze overtuiging overgenomen, zij het wellicht op een iets andere manier dan de heer Jansen aanvankelijk had bedoeld. Daarmee denk ik dat Kamer en kabinet elkaar ook hebben gevonden. Dank voor het intrekken van het amendement. Ik hoop ook dat de Kamer gepast gebruik zal maken van de nieuwe bevoegdheid die het op dit punt krijgt.

De heer De Graaf van de PVV feliciteer ik nogmaals met zijn maidenspeech. Ik wens hem heel veel succes. Zijn vragen waren wat mij betreft overzichtelijk. Hoeveel vliegvelden in NAVO-verband liggen er in grensstreken? In Nederland is dat er één, namelijk Geilenkirchen. De heer De Graaf moet het mij maar niet euvel duiden dat ik op dit moment niet paraat heb om hoeveel vliegvelden het gaat in het totale NAVO-gebied. Dat gebied is immers nogal omvangrijk. Het aantal grenskilometers in de verschillende lidstaten is zodanig dat ik niet een, twee, drie antwoord op deze vraag kan geven. Eerlijk gezegd weet ik ook niet of het relevant is voor dit debat en de wetsbehandeling om daar nu al een antwoord op te geven. Het gaat hier immers om de vraag hoe wij voldoende waarborgen kunnen garanderen voor de gevolgen van het functioneren van dit vliegveld op het Nederlands grondgebied. Dat hebben wij via dit wetsvoorstel gedaan.

In die zin is er dus maar één vliegveld dat betrekking heeft op Nederlands grondgebied. Meer in algemene zin is de NAVO onze gesprekspartner als het gaat om activiteiten die in het grensgebied aan de orde zijn. Ik verwijs ook naar de eerdere debatten met de Kamer over Geilenkirchen en de effecten op de gemeente Onderbanken

en de directe omgeving aldaar. De Kamer heeft daarover vandaag verschillende vragen gesteld. De belangrijkste vraag lijkt mij of de Kamer mij kan houden aan de toezegging dat er in november wordt gerapporteerd. Ja, dat kan de Kamer. Ik heb de Kamer daarover eerder geschreven. Dat betreft met name ook de rapportage over de contra-expertise waar de Kamer om heeft gevraagd. De heer De Graaf en ook mevrouw Hachchi vroegen naar de min 35%. Is het zo dat wij volgend jaar kunnen beoordelen of in 2012 de vermindering van geluidsdruk is gerealiseerd? Ik heb nu de indicatie dat wij op schema liggen. De Kamer heeft een heel heldere uitspraak gedaan. Het is dan ook niet meer dan normaal dan dat de Kamer krijgt wat het van het kabinet heeft gevraagd. De rapportage komt er in de loop van het volgende jaar, omdat wij de gegevens tot en met 31 december 2012 moeten kunnen verwerken.

Een ander element in de discussie over Onderbanken is het RIVM-onderzoek, waarover de Kamer is geïnformeerd. De Kamer weet dat de looptijd van dit onderzoek iets langer is dan de nu te overziene periode. De Kamer komt daar ongetwijfeld op terug in het komende debat met de minister van Defensie.

Mevrouw Hachchi heeft vragen gesteld over met name de positie van het vliegveld Weeze en de eventuele invloed van uitbreiding daarvan voor de gevolgen voor Nederlandse omwonenden. De heer Dijkstra heeft in zijn maidenspeech een vergelijkbare vraag gesteld over aanpassing, verlenging of vernieuwing van de banen en hoe wij daarbij betrokken zijn. Mijn antwoord is dat er een afspraak is gemaakt dat Nederland betrokken moet worden bij een wijziging. Nederland zit overigens in het overleg over gebruik van de baan. De gemeente Bergen, de aanpalende en meest direct betrokken gemeente, zit daarbij. Op die manier is er een-op-een betrokkenheid. Als sprake is van aanpassingen die gevolgen hebben voor de werkingssfeer in het gebied, bijvoorbeeld omdat de geluidsoverlast toeneemt of door andere veranderingen die gevolgen hebben voor het Nederland grondgebied, zijn de Duitsers op grond van wettelijke bepalingen tussen de lidstaten verplicht om daarover met Nederland in gesprek te gaan. Dan is het aan de orde. Op het moment dat er sprake is van aanpassingen die gevolgen hebben voor de werkingssfeer, dus een toename van geluidsoverlast of andere veranderingen die gevolgen hebben voor het Nederlandse grondgebied waarover we spreken, zijn de Duitsers op grond van wettelijke bepalingen tussen de lidstaten verplicht om hierover met Nederland in gesprek te gaan. Dat is dus pas dan aan de orde. Als er geen veranderingen in de invloedssfeer op Nederlands grondgebied zijn, kan Duitsland dat achterwege laten. De redenen daarvoor is begrijpelijk, want Nederland heeft er dan geen overlast, last, hinder of anderszins gevolgen van. Verdragsrechtelijk zijn de Duitsers dus verplicht om hierover met Nederland in overleg te treden. Ik kan verzekeren dat dit ook gebeurt. Dezelfde discussie heb je overigens ook omgekeerd: als Vliegveld Twente, waaraan de heer Dijkstra refereerde in zijn bijdrage, daadwerkelijk gaat vliegen volgens zijn nieuwe ambities – en wat mij betreft, gebeurt dat – zou dat gevolgen kunnen hebben voor de Duitsers die aan de andere kant van de grens wonen. Als dat niet aan de orde is, met andere woorden als de contouren het Duitse grensgebied niet raken, hoeft Nederland niet een-op-een met Duitsland te overleggen. Voor Nederland kan andersom dus precies hetzelfde gelden. Dat kunnen we met name in het Zuid-Limburgse zien met betrekking tot de invloedssfeer van Duitse activiteiten.

De leden Ojink, Hachchi en anderen vroegen of eventuele kosten die Nederland moet maken, kunnen worden verhaald op de Duitse luchthavens. Dat is niet het geval. Een dergelijke verantwoordelijkheid kan niet een-op-een worden neergelegd bij de luchthavens daar ter plekke. Omgekeerd geldt dat ook niet. Wel mogelijk is wat in het afgelopen jaar in Bergen is gebeurd. De gemeente Bergen heeft toen met Weeze overlegd over het treffen van een aantal voorzieningen. Op grond van wetgeving is men echter niet verplicht om investeringen voor zijn rekening te nemen als door een buurland daarom zou worden gevraagd. Dat geldt ook omgekeerd: als er in Duitsland overlast zou zijn van Schiphol, wil dat niet zeggen dat Schiphol aan Duitsland zou moeten betalen. Dit is een volstrekt theoretisch voorbeeld, maar wel goed om even te benadrukken.

De heer Paulus Jansen (SP):

Voorzitter. In mijn bijdrage deed ik een aanvullend verzoek aan de staatssecretaris. Erkent hij de logica van het principe "de vervuiler betaalt"? Is hij daarom bereid om zich in internationaal verband, bijvoorbeeld via de EU-Milieuraad, ervoor in te zetten dat binnen Europa wordt afgesproken dat bij grensoverschrijdende effecten van vliegvelden dat principe wordt gehanteerd?

Staatssecretaris Atsma:

Je moet dan wel weten wat de consequenties zijn. Je moet dus heel precies kijken naar de effecten van Nederlandse luchthavens op de buurlanden en de grensgebieden. In dit geval hebben we de geluidscontouren in beeld gebracht, nadrukkelijk om met alle betrokkenen te kunnen bekijken wat de effecten daarvan zijn. Als er sprake is van onacceptabele overlast, is het vervolgens aan de Nederlandse overheid om te zorgen voor voorzieningen in het betreffende gebied. Wij zijn die internationale verplichting aangegaan, internationaal hebben we het op die manier geregeld. Als wij dit beleid willen wijzigen, en dus willen dat de bron in het buitenland gaat betalen voor mogelijke gevolgen in een buurland, is dat echt een substantiële koerswijziging. Ik wil wel in beeld brengen wat zoiets gaat betekenen. Dat zal ik dan eerst doen in de richting van Rio. Laat ik dat toezeggen, voordat ik va-banque met de buurlanden in Brussel zou gaan praten over een aanpassing. Ik wil namelijk allereerst weten wat dit precies gaat inhouden, zowel voor Nederland als voor andere landen. Die toezegging doe ik echter graag, en ik wil u daar graag over berichten. De juridische context daarvan kan ik op dit moment onmogelijk inschatten. Ik ga nu dus niet verder dan u toezeggen dat ik dit in verkennende zin aan de Kamer zal berichten. Daarna kun je altijd nog bekijken of er reden is om dit anders te organiseren. U heeft dan zelf ook alle argumenten op een rij.

De heer Paulus Jansen (SP):

Dat waardeer ik zeer. Ik zal hierover dan ook geen motie meer indienen.

Als Nederland net zo veel kwijt zou zijn aan kosten als andere landen, dan is er geen reden om de bestaande praktijk te veranderen. Ik denk echter dat het evenwicht hier vaak ver te zoeken is. Bovendien is het het principe dat de vervuiler, het vliegveld en de luchtvaartmaatschappijen, voor de kosten opdraaien. Dat is echter niet geregeld voor grensoverschrijdende effecten. Kan dat aspect in de toezegging worden meegenomen?

Atsma

Staatssecretaris Atsma:

Ik ben terughoudend, maar ik informeer de Kamer natuurlijk graag over de plussen en de minnen. Het principe dat de vervuiler betaalt, is overigens niet altijd even makkelijk in te vullen. De achtergronddepositie in de Peel als gevolg van fijn stof is afkomstig uit het Roergebied en dan is het natuurlijk heel moeilijk om de redenatie van de heer Jansen door te trekken. Dat is de reden waarom ik zei dat ik het wil verbreden. Je zult daarvoor namelijk echt meerdere consequenties op hun merites moeten beoordelen. Ik ben echter graag bereid om die vingeroefening te doen, want dan zal duidelijk worden dat het om meer gaat dan alleen het luchthavenverkeer. Er zijn meer aspecten die je dan mee moet nemen. Bovendien moet het natuurlijk ook juridisch houdbaar zijn.

De heer Van Ojik (GroenLinks):

Ook GroenLinks is blij met de toezegging van de staatssecretaris om het in kaart te brengen, maar ik zou hem toch willen uitnodigen om een stapje verder te gaan. Wat let de staatssecretaris om deze zaak in Duitsland of in Brussel aan te kaarten? De staatssecretaris zegt namelijk terecht dat het veel breder speelt, want als wij iets van Duitsland vragen, kan Duitsland inderdaad op zijn beurt terecht ook iets van Nederlandse luchthavens vragen. Dat lijkt mij ook de bedoeling als je uitgaat van het principe "de vervuiler betaalt". Waarom gaat de staatssecretaris met andere woorden niet een stapje verder en zegt hij toe dat hij hierover met onze buurlanden in gesprek gaat?

Staatssecretaris Atsma:

Dat doe ik niet, want dan schiet je met een mug op een olifant. Je pakt dan namelijk maar één element uit de vele die er zijn. Ik zei daarom ook al eerder dat het goed is dat de Kamer kennis neemt van de afwegingen die wij moeten maken, voordat wij zo'n stap kunnen zetten. Het gaat inderdaad om veel meer zaken dan alleen de luchtvaart. Juist daarom zijn er ook tussen verschillende lidstaten en binnen Europa verdragsrechtelijke afspraken gemaakt die dit overbodig maken. Als de heer Van Ojik voet bij stuk houdt, dan is het aan de Kamer om daarover een uitspraak te doen. Ik heb overigens al tegen de heer Jansen gezegd dat er wat mij betreft niets op tegen is om een aantal elementen pro en contra in beeld te brengen. Wij moeten namelijk wel weten waar wij aan beginnen.

De heer Van Ojik heeft in zijn bijdrage nadrukkelijk gevraagd om aanscherping van de normen. In het begin van mijn betoog heb ik al gezegd dat het een beleidsneutrale vertaling is. Dat betekent per definitie dat de normen niet aangescherpt worden. Bovendien is het aan de Kamer om over de aanscherping van de normen te spreken. Aanscherping is overigens niet niks en het is dan ook nogal wat om het op een namiddag te willen regelen. Ik ben er zelf op tegen, omdat je daarmee in feite het Nederlandse luchtruim en de Nederlandse luchtvaart ter discussie stelt. Aanscherping van de normen kan immers niet alleen voor deze drie gebieden gelden en niet voor de rest van het land. Ik ken de opstelling van GroenLinks in deze discussie en ik kan mij dan ook iets voorstellen bij de benadering van de heer Van Ojik. De heer Van Ojik moet op zijn beurt kunnen begrijpen waarom deze staatssecretaris daar absoluut niets voor voelt.

De heer Dijkstra vroeg naar de gevolgen voor de Single European Sky, het streven te komen tot één gezamenlijk luchtruim voor zowel civiel als militair luchtvaartverkeer. Deze wet heeft hiervoor geen enkel gevolg, omdat

deze wet juist is gericht op de effecten op de grond van ons land. Onlangs is de Luchtruimvisie naar de Kamer gestuurd en daarin wordt ingegaan op de bestemming van luchthavens die in de toekomst wellicht niet meer worden gebruikt. Dat kan uiteraard wel gevolgen hebben voor de Single European Sky, omdat het kan betekenen dat je huidige snelwegen in de lucht voor militair verkeer op een andere manier gaat gebruiken. Ik voer die discussie graag bij de behandeling van de Luchtruimvisie. Op dit punt heb ik dus geen invloed. Op de eerste vraag van de heer Dijkstra over de wettelijke bepaling tussen Nederland en Duitsland heb ik al een antwoord gegeven.

De heer Van Ojik heeft gevraagd waarom de andere luchthavens in het buitenland niet zijn meegenomen. Hij noemde Antwerpen, Deurne en Münster. Hij had ook nog Luik kunnen noemen. Deze zijn niet aan de orde omdat de geluidscontouren Nederland niet raken. Daarvan heeft Nederland geen last en daarom hebben wij er geen directe bemoeienis mee. Dat is het korte maar wel duidelijke antwoord. Er is dus geen sprake van effecten voor het Nederlandse grondgebied. Simpel kan ik het niet zeggen.

Ik denk dat hiermee gezegd is wat gezegd zou moeten worden. Volgens mij heb ik hiermee alle vragen beantwoord.

De voorzitter:

Hiermee is een einde gekomen aan de eerste termijn van de staatssecretaris. Ik constateer dat een aantal leden behoefte hebben aan een tweede termijn.



De heer Paulus Jansen (SP):

Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor zijn beantwoording en voor twee toezeggingen die ik goed genoteerd heb. De eerste toezegging betreft Brüggen. Ik doe het aanvullende verzoek aan de staatssecretaris om de minister van Defensie te vragen om die update van de status van Brüggen tegelijk met de update van de stand van zaken rond de AWACS in Geilenkirchen te sturen zodat deze te betrekken is bij een eventueel algemeen overleg over Geilenkirchen.

De staatssecretaris zegt toe de consequenties te bekijken van het principe "de vervuiler betaalt" voor de vliegvelden in de grensstreken. Ik neem aan dat daarover een brief komt. Kan de staatssecretaris aangeven op welke termijn die wordt toegestuurd?

In elk geval blijft het punt van de schadevergoedingen staan, alsmede dat van de geluidwerende voorzieningen aan gebouwen in de omgeving van vliegvelden en een vergoeding aan betrokken gemeenten. Dat waren de drie financiële stromen die er voor binnenlandse vliegvelden zijn. Ik constateer dat dit geen kanbepaling is. Iemand die bij Schiphol in de buurt woont, heeft er recht op dat zijn huis geïsoleerd wordt als zijn woning aan meer dan zo veel decibel wordt blootgesteld. In de buurt van Nederlandse vliegvelden kan planschade worden geclaimd. Gemeenten die veel kosten moeten maken omdat zij dichtbij Nederlandse vliegvelden liggen, krijgen daarvoor een vergoeding. Mijn stelling is dat het principe gelijke monniken, gelijke kappen geldt, ook voor vliegvelden in de grensstreek. Ik vraag de staatssecretaris nogmaals hoe dat zit. Ik weet nog niet of ik daarover een amendement opstel. Ik denk dat de staatssecretaris mij op zich goed verstaan heeft. Het zou echter merkwaardig zijn als dit

Paulus Jansen

punt niet goed geregeld wordt in het stukje wetgeving waarmee wij nu bezig zijn.

Ik heb in eerste termijn één vraag laten liggen, namelijk over de monitoring van het geluid rond vliegveld Weeze. Bij Gartenkirchen is afgesproken om aan de hand van een geluidnet na te gaan wat de effectieve geluidsbelasting is aan deze zijde van de grens. Die is er bij mijn weten niet. Dat is ook in de nota naar aanleiding van het verslag bevestigd. Zou het niet verstandig zijn om bij Weeze een vergelijkbare voorziening te treffen?

De voorzitter:

De heren Dijkstra en De Graaf hebben aangegeven geen behoefte te hebben aan een tweede termijn. Het woord is aan mevrouw Hachchi.



Mevrouw Hachchi (D66):

Voorzitter. Ik heb in mijn paar minuten afwezigheid gecheckt of de staatssecretaris al mijn vragen had beantwoord. Er liggen er nog twee die ik graag aan hem stel. Ik dank hem overigens voor de beantwoording van de overige vragen.

Welke mechanismen treden er op als de grens van de zone of de maximaal vergunde waarde wordt overschreden?

Wat de AWACS betreft, heeft de staatssecretaris twee keer uitstel gevraagd, waarover ik hem had gevraagd of hij kan aangeven dat de Kamer begin november eindelijk de brief daarover zal ontvangen.

De heer Paulus Jansen wijs ik er ten slotte op dat de luchthaven Brüggen nog steeds militair gebruik kent. Daar worden namelijk nog steeds helikopters ingezet. Dat heb ik in de tussentijd nog even kunnen checken.

De voorzitter:

Dank u wel. Het is altijd handig dat ook defensiewoorderders aan andere debatten meedoen.



Staatssecretaris Atsma:

Voorzitter. Ik dank mevrouw Hachchi ook voor de aanvulling. Ik had inderdaad ook tegen de heer Jansen gezegd dat er nog helikoptergebruik is. Dan gaat het met name om Britten die daaraan nadrukkelijk een bestemming geven. Ik heb ook toegezegd dat de minister van Defensie zal worden gevraagd om mij een indicatie te geven van het gebruik, nu en in de toekomst. De suggestie van de heer Jansen om dit te koppelen aan de AWACS-brief lijkt mij zinnig. Het lijkt mij dat dit gemakkelijk moet kunnen. Dan hebben wij twee aanpalende thema's bij elkaar gevoegd. Die toezegging doe ik dan ook aan de heer Jansen. Ik zal het verzoek overbrengen aan mijn collega van Defensie.

Op de vraag van de fractie van D66 ben ik wel ingegaan. Op het moment dat er sprake is van een overschrijding of verandering van gebruik is verdragsrechtelijk bepaald dat Nederland ook in beeld moet komen en moet worden geïnformeerd. Dan gaan de verschillende partijen dus opnieuw rond de tafel zitten. Het kan niet zo zijn dat iedereen een grens vaststelt en zich daaraan vervolgens niet zou hoeven houden. Dus op dat punt hoeft de fractie van D66 en hoeven de bewoners zich geen zorgen te maken.

Ik heb overigens op verzoek van mevrouw Hachchi aangegeven dat de novemberbrief er komt, dus zij hoeft zich ook daarover geen zorgen te maken.

De vraag van de heer Jansen over de kan-, dan wel moetbepaling heb ik ook nog even gecheckt. Hier is de luchtvaartwetgeving leidend, waarin een kanbepaling staat. Als er sprake is van een schadevergoeding beoordeelt de minister uiteindelijk of er sprake is van billijkheid, redelijkheid. U weet waartoe dat de afgelopen jaren in voorkomende gevallen heeft geleid, dus wij spreken over twee verschillende wetten. De heer Jansen spreekt over de Wet ruimtelijke ordening, ik over de luchtvaartwetgeving. De laatste is op dit punt leidend. Wij hebben geprobeerd om ook hier een stroomlijning door te trekken, maar volgens mij is de intentie van de heer Jansen en van mij dezelfde. Op het moment dat er sprake is van een overschrijding moeten aanpassingen worden gepleegd. Dan is het uiteindelijk aan de minister om te bekijken wat dan billijk is. Dan is de kanbepaling toereikend om te doen wat zou moeten worden gedaan.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

De stemming over het wetsvoorstel en eventuele amendementen zal aanstaande dinsdag plaatsvinden.

De vergadering wordt van 11.36 uur tot 13.15 uur geschorst.