



maar toch noem ik dit nog even. Het andere punt heb ik gisteravond als enige woordvoerder ook al genoemd, of in ieder geval als een van de weinige woordvoerders. Ik heb in mijn eerste termijn namelijk een pleidooi gehouden voor het bevorderen van de luchtvaart, niet alleen op Schiphol, maar ook op de regionale velden. Ik heb daarbij voorbeelden in het buitenland genoemd. Ik vind het jammer dat ik geen geluid van herkenning van de minister heb gehoord. Wellicht kan hij hieraan vanavond nog één zin wijden. Zo niet, dan kunnen wij hierover mijns inziens bij de behandeling van de nota uitvoering spreken.

Gisteravond zijn twee belangrijke dingen naar voren gekomen. In de eerste plaats is er een aantal velden waarvan wij dachten dat wij ze zouden decentraliseren en naar de provincies zouden brengen. Het is nu duidelijk dat wij deze velden voor het Rijk behouden. De minister sprak in dit verband vaak over "de lange lijst-Hofstra". Ik noem ze nog één keer op. Het gaat om Groningen, Lelystad, Twente, Rotterdam, Eindhoven en Maastricht. Dit is geen lange lijst, want er staan maar zes velden op; niet één meer of minder. Dit zijn de vliegvelden waarover de regering zegt: laten wij deze velden de status van nationaal vliegveld laten behouden, of laten wij ze deze status geven voor zover zij die nog niet hebben. Mijn fractie stemt daarmee in.

Vervolgens zei de minister echter dat het hierbij slechts gaat om bevoegd gezag. Ik vond dat hij daarmee de betekenis van "nationaal" onnodig minimaliseerde. Een nationale status betekent dat de regering, dus de rijksoverheid, bepaalt wat status en functie is, hoe de luchtverkeersleiding eruitziet, hoe de inrichting van de velden is en hoe de exploitatie loopt. De laatste die kan zeggen dat de minister hieraan niets betaalt, is de rijksoverheid. Ik trek hierbij een vergelijking met zoiets simpels als een snelweg, iets wat ieder van ons kent. Een rijksweg bestraten wij in Nederland niet met klinkers en wij maken hem ook niet slechts drie meter breed. Voor rijkswegen hebben wij namelijk normen. Hetzelfde geldt voor vliegvelden. Als wij deze velden nationale velden noemen, horen daar normen bij. Ik herhaal dat de A320 en de B747 ook bij slecht weer en volle belading, en zowel de ene als de andere kant op, van deze velden gebruik moeten kunnen maken. Dit zijn veelgebruikte toestellen. Ik doel niet op de A380, die ik de minister even hoorde noemen. Ik hoop niet dat hij dat toestel noemde in een reactie op wat ik heb gezegd. De 320 is een heel fatsoenlijk vliegtuig.

De tweede belangrijke zaak die gisteravond naar boven kwam, was uiteraard het amendement van de heer Haverkamp, mijn ex-collega van de overkant. Het amendement gaat over de uitschakeling van de bestuursrechter. Ik heb begrepen dat de bestuursrechter alleen wordt uitgeschakeld als er een luchthavensysteem is gedefinieerd. Ik denk dat op dit moment zelfs het begrip luchthavensysteem nog niet is gedefinieerd. Zeker is nog niet bepaald dat veld X en veld Y hierbij horen. Ik heb de minister gisteren duidelijk horen zeggen: als u het bezwaarlijk vindt dat de procedure zo is, zeg ik u toe dat ik dit onderdeel van de wet pas in werking laat treden als de nota er is en als daarover eerst met de Tweede Kamer en daarna met de Eerste Kamer is gesproken. Ik heb toen gevraagd of de minister dat even kon opschrijven. Ik zag de brief om 6.45 uur; het leek wel of de brief uit het buitenland kwam, wat misschien ook wel zo was. Mijns inziens is dit onderwerp duidelijk in de brief verwoord. Er

worden artikelen genoemd en onderdelen. Ik heb het niet per artikel gecontroleerd, maar ik geloof de minister.

Dit betekent dat de VVD-fractie dit wetsvoorstel inclusief de toezegging van de minister kan steunen. Wij steunen het voorstel vooral, omdat wij hopen dat het leidt tot minder stroperigheid. Daarvan heeft de minister gisteravond ettelijke voorbeelden gegeven die mij zeer aanspraken. Die zaken zouden wij niet moeten willen in ons land. Wij zien de nota over de luchtvaart en het debat naar aanleiding daarvan met belangstelling tegemoet. Het zou prettig zijn als de minister alvast kan aankondigen dat wij de velden beter kunnen ontwikkelen.

Ik ben gisteren begonnen met de lege kaderwet. Ik heb gesproken over doosjes waarin niets of alleen een inhoudsopgave blijkt te zitten als je ze openmaakt. Ik vind nog steeds dat die doosjes leeg zijn, hoewel ik eerlijkheidshalve moet zeggen dat één doosje een beetje gevuld was. De andere doosjes waren echter leeg. Ik heb gesuggereerd om daarover als Kamer een uitspraak te doen. Onze fractie wil dat echter graag aanhouden tot wij een meer algemeen debat houden over de kwaliteit van wetgeving. Niet alleen het departement van Verkeer en Waterstaat werkt met lege kaderwetten, maar andere departementen hebben hiervan ook last. Het is wellicht goed om van deze lege kastjes en doosjes af te raken.

□

De heer **Vliegenthart** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording van gisteravond. Ik dank hem ook voor de brief die hij ons vandaag heeft gestuurd.

Ik begin mijn bijdrage in de tweede termijn met het in herinnering roepen van de afsluitende opmerking die de heer Hillen gisteravond maakte. Hij zei dat hij de SP graag binnenkort in de regering wil zien. Dat is fijn, want wij willen dat ook. Misschien kunnen wij het vanavond ook over andere punten met elkaar eens worden. Wie weet. Ik ga mijn best daarvoor doen.

In het debat en de brief is een aantal dingen helder geworden. Een aantal andere zaken is volgens mijn fractie in nevelen gehuld. Dit vindt overigens niet alleen mijn fractie, maar ook de burgemeester van Veghel, die hierover vanmiddag nog een brief liet uitgaan. Ik noem drie punten.

Het eerste gaat over de terugvaloptie. Die is door de minister in werking gezet. Hij geeft echter aan dat hij niet weet hoe de Raad van State hierop zal reageren als deze optie wordt ingevoerd. Hij heeft hierover dus ook nog geen advies ingewonnen. Mijn fractie verbaast zich hierover. Er wordt een terugvaloptie in werking gesteld terwijl de minister zich er niet van heeft vergewist of dit juridisch mogelijk is. Hij laat het er dus in de Eerste Kamer op aankomen. Is dit vooruitzien? Is dit regeren? Mijn fractie is ook benieuwd naar de betekenis van het woordje "vooralsnog" in de brief van de minister. De minister stelt in zijn brief: "Deze terugvaloptie bevat in mijn optiek dus kwetsbare elementen, doordat de procedure voor verlenging 'vooralsnog' niet is vastgelegd in de WRO." Wat bedoelt de minister precies met het woordje "vooralsnog"?

Het tweede punt waarover ik nog vragen heb, gaat over de motie-Haverkamp en de manier waarop de minister in zijn brief vragen hierover beantwoordt. De minister wil graag met de Eerste Kamer in debat. Dat is mooi, maar wat houdt dat debat in? Als wij naar

aanleiding van het verschijnen van de luchthavennota – of hoe die ook maar gaat heten – concluderen dat wij bepaalde luchthavens niet in het systeem met Schiphol willen opnemen, zal de minister de Kamer daarin dan volgen? Ik vraag hem om deze vraag met “ja” of “nee” te beantwoorden. Voor onze fractie hangt daarvan veel af. Hoe gaat dit verder in zijn werk? In zijn brief van 25 november schrijft de minister dat hij ook graag nog met de Kamer in debat wil over het besluit. Is er sprake van een drietrapsraket? Wat betekent dit voor de juridische onderbouwing van dit wetsvoorstel? Eerst is er de overgangsregeling, dan debatteren wij over het besluit, daarna over de nota. Is er daarbij elke keer sprake van een beslismoment? Voor mijn fractie is deze afweging van cruciaal belang.

Het derde punt gaat over de redenering over het Verdrag van Aarhus. Deze redenering vind ik onduidelijk. Ik citeer uit de brief van de minister: “Ik ben er namelijk van overtuigd dat met de toegang tot de civiele rechter wordt voldaan aan de eisen die het Verdrag van Aarhus stelt, ook gelet op het aantal en de aard van landen die partij zijn bij dit verdrag.” En dan komt de zin: “Bovendien ga ik ervan uit dat de civiele rechter de rechtmatigheid van niet-appellabele luchthavenbesluiten op zijn merites zal beoordelen.” Dit klinkt fraai, maar betekent dit nu concreet dat de civiele rechter een herzieningsprocedure kan starten? En als de civiele rechter ongeveer hetzelfde kan doen als de bestuursrechter, waarom wordt in dit wetsvoorstel de gang naar de bestuursrechter in sommige gevallen er nu uitgehaald? Dan wordt het immers niet minder glad gestreken, dan worden alleen de wegen veranderd. Dat heeft niets te maken met het vermijden van stroperigheid.

Al met al vindt mijn partij op dit moment de tijd niet rijp om tot een afrondend oordeel over deze wet te komen. Voor deze Kamer geldt dat zij als sluitstuk van het wetgevingsproces in ieder geval de consequenties helder in kaart moet kunnen brengen. Dit is nu nog niet het geval, maar wij wachten het antwoord van de minister vol vertrouwen af. Wie weet kan hij ons daarop andere gedachten brengen, en ik hoop dat de heer Hillen het daar ook mee eens is.

De heer **Hillen** (CDA): Professor Hillen moet nu een tentamencijfer geven: de heer Vliegenthart gaat vooruit, maar hij is toch nog niet goed genoeg. Hij heeft namelijk gezegd dat de Raad van State nog niet duidelijk is geweest over het uitstellen van de inwerkingtreding van de wet en dat de minister daarover advies had moeten vragen. De Raad van State bestaat evenwel uit twee onderdelen: de rechter en het adviesorgaan. Als de heer Vliegenthart wil gaan regeren, dan moet hij dat verschil wel leren.

De heer **Vliegenthart** (SP): Dan heb ik vandaag weer wat opgestoken! Ik dank de heer Hillen daarvoor. De SP gaat vooruit, met dank aan de heer Hillen. Wie weet komen wij nog ooit samen in de regering, dan kunnen wij dit in elk geval erbij betrekken, maar het CDA zal dan toch op een aantal punten van mening moeten veranderen.

□

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Voorzitter. Wij danken de minister voor de brief die hij ons heeft doen toekomen,

maar deze brief geeft nog geen volstreekte helderheid. Wij hebben gisteren uitvoerig gesproken over de juridische risico's die gelopen worden bij een verlenging van de structuurvisie of het structuurschema, de naam wisselt af en toe. De minister heeft steeds gezegd dat hij er niet veel over kan zeggen, omdat hij dan misschien mensen op gedachten zou brengen. Wij begrijpen dat dit zo kan zijn. Het maakt het echter voor ons erg lastig om in den blinde ervan uit te moeten gaan dat de juridische kwetsbaarheid zich voor zal doen, terwijl wij niet weten waar deze uit bestaat. Misschien kan de minister ons in ieder geval wat helderheid geven over welke lopende aanwijzingsprocedures juridisch kwetsbaar kunnen zijn.

Dit geldt ook voor de onduidelijkheid over de mening van de minister over de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening. Die wet voorziet niet in een aantal dingen. De minister zegt bijvoorbeeld: “Aan het huidige SBL ligt dan ook geen PlanMER ten grondslag, omdat bij de vorige verlenging deze verplichting niet bestond.” Hij gaat vervolgens verder met de opmerking dat hij ook geen zekerheid heeft over hoe de Raad van State, indien daartoe verzocht wordt, zal oordelen over de vraag of bij de verlenging van de structuurvisie voldoende rekening is gehouden met de regelgeving voor de MER-plicht of de luchtkwaliteit. Mijn fractie vraagt zich af of de minister de MER-plicht wenselijk vindt, ook al was deze onder het huidige SBL niet verplicht. Of vindt hij het juist een tegenvaller als deze verplichting er komt?

Dan de kwestie van de uitsluiting van beroep tot na de gedachtewisseling over de Luchthavennota. Ik vind een gedachtewisseling prachtig, maar welke consequenties heeft dit? Deze vraag is overigens ook al door de heer Vliegenthart gesteld. Als de minister bijvoorbeeld met een luchthavensysteem Schiphol komt – en daar zit ook een aantal luchthavens in dat wat de Kamer betreft geen onderdeel van het luchthavensysteem uit moet maken – heeft dit dan ook gevolgen voor de positie van die luchthavens? Of wordt dan gezegd dat wij de gedachtewisseling hebben gehad en dat tot op dat moment de verandering van de beroepsmogelijkheid buiten haken was geplaatst, maar dat op het moment dat de gedachtewisseling heeft plaatsgevonden, ongeacht de uitkomst, de haken er weer van afgaan, zodat vervolgens de situatie ontstaat zoals die tot nu toe voorlag.

Voorts kom ik op het Verdrag van Aarhus. Het verbaast ons dat de civiele rechter nu opeens voldoende wordt gevonden om toegang te hebben tot een herzieningsprocedure zoals in het Verdrag van Aarhus vereist is. Betekent dit dat een civiele rechter ook een besluit kan herzien? Als dat zo is, waarom hebben wij dan überhaupt nog het instituut bestuursrechter? Of is er toch een verschil tussen de gang naar de civiele rechter en naar de bestuursrechter? Waar bestaat dat verschil dan uit?

Ik stel het buitengewoon op prijs als de antwoorden gewoon “to the point” kunnen zijn. Ik hoef er niet hele verhalen omheen. Een “ja” of een “nee” volstaat.

□

De heer **Schouw** (D66): Mevrouw de voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording en zijn brief. Ik stel twee zaken aan de orde. Het eerste valt onder het kopje “Eerst het beleid, dan de regels”.

Het debat van gisteren heeft heel helder gemaakt dat wij te maken hebben met een majeure beleidswijziging. Wat eerst decentraal zou zijn, wordt nu gecentraliseerd.

## Schouw

Dat verklaart de omkering van het standpunt van de fractie van de VVD. Binnen 12 uur is die fractie 180 graden gedraaid. De heer Hofstra gaf aan dat hij tot het inzicht is gekomen dat het hier gaat om de centralisatie van luchthavens in Nederland. Dat is een fijn signaal voor de VVD, maar ik kan mij voorstellen dat andere politieke fracties, omdat dit nu zo duidelijk wordt, daar iets anders over zijn gaan denken.

Er komt ook één luchthavensysteem. Zoveel is wel duidelijk, horende de eerste termijn van de minister. Dat roept echter wel een aantal vragen op. Hoe verhoudt de economische winst zich met de ecologie? Hoe is de balans daartussen? Ik heb geen idee. Wat vindt de Europese Commissie daarvan? Wij kunnen urenlang praten met het meel in de mond, maar wij hebben geen idee hoe het daarmee staat. Wat vindt de samenleving ervan? Wat vindt het parlement ervan? Ik kom nu even op voor de Tweede Kamer, want ik neem het de minister een beetje kwalijk dat hij suggereerde dat wat dit betreft sprake zou zijn van een formaliteit, in die zin dat de Tweede Kamer dit als het ware bij hamerslag zou accorderen. De minister komt in februari met een nota. De samenleving heeft daar iets over te zeggen, het parlement ook, evenals de politieke partijen die daarachter zitten. Dat gaat niet over één nacht ijs.

Gisteren was er een debat in provinciale staten van Zuid-Holland over hun luchtvaartbeleid. In dat debat had de provincie het over: "No way! Onze luchthaven Rotterdam gaat niet in zo'n luchtvaartsysteem, want wij willen onze luchthaven bewaren voor zakenvluchten en niet voor de overflow van Schiphol, niet voor de Martinairs en de Transavia's." Dat wil de minister wel, want dat heeft hij gisteren uitgelegd. De provincie wil dat dus niet. Dat soort discussies krijgen wij dus nog. In deze wet wordt daarop vooruitgelopen op de Luchtvaartnota. Ik wijs in dat verband ook op artikel 8.41, de leden 2 en 3, waarin heel duidelijk staat dat het Rijk bij AMvB de nationale betekenis van regionale luchthavens kan opleggen, ook als de provincies dat niet willen. De deur wordt dus opengezet voor iets waarvan ik niet weet of wij dat wel willen. Wij weten dat ook niet, omdat wij daarvoor diverse aspecten moeten afwegen. Wij moeten dus zorgvuldig met elkaar spreken als sprake is van een majeure beleidswijziging.

Dan de beroepsmogelijkheid bij de Raad van State. Dat is allemaal het gevolg van het amendement van de heer Haverkamp. In de richting van de heer Hillen zeg ik dat de D66-fractie in de Tweede Kamer dat amendement niet heeft gesteund. Dat heeft hij gisteren wel gesuggereerd, maar dat is niet waar. Het amendement is niet een pluisje, maar een cruciale omkering van een wetsvoorstel. In plaats van decentraal, is het centraal geworden, met een inperking van de rechtsbescherming.

De heer **Hillen** (CDA): Ik begrijp dat wel. Met alle respect, de D66-fractie heeft tegen het amendement gestemd, in ieder geval niet ervoor gestemd. Alles afwegende heeft zij uiteindelijk voor het wetsvoorstel gestemd, inclusief het amendement.

De heer **Schouw** (D66): Ik breng even in herinnering dat dit al een tijdje terug is. Intussen is er het een en ander gebeurd. De heer Hillen is een kundig man. Hij weet heel veel, heeft een grote dossierkennis en weet net zo goed als ik dat er in de tussentijd wel wat gebeurd is. Ik noem

de Alderstafel, Lelystad en Eindhoven; allemaal nieuwe feiten die destijds niet bekend waren.

Ten aanzien van de beperking van de beroepsmogelijkheid bij de Raad van State, het amendement-Haverkamp, zegt de minister dat hij haar buiten werking wil stellen. Dat is genereus; fantastisch. Ik breng echter in herinnering dat het principe gewoon blijft bestaan. Volgens het principe van het amendement-Haverkamp worden luchthavens die het etiket "nationale betekenis" krijgen, gelijkgeschakeld met Schiphol waarmee ze samen een luchthavensysteem vormen. Een en ander is in het amendement netjes toegelicht in drie heel heldere zinnestelsels. Je kunt zeggen dat je dit even aanhoudt, maar daarmee blijft het principe bestaan. Wij moeten elkaar niet voor het lapje houden. Een en ander betekent gewoon uitstel van executie. Het is fijn dat de minister zegt dat hij de Luchtvaartnota ook met de Eerste Kamer gaat bespreken. Hij weet echter net zo goed als ik dat deze Kamer nul mogelijkheden heeft om op dat punt iets van het kabinet of van een minister af te dwingen. Deze Kamer heeft daartoe niet de instrumenten. Wij gaan alleen over wetgeving. Wij kunnen hier voor of tegen zijn of wetgeving aanhouden. Verder kunnen wij van alles en nog wat bespreken tot wij een ons wegen, maar wij kunnen hieraan geen grote bevoegdheden ontnemen.

Dat waren mijn twee belangrijkste punten. Ik wil mij aansluiten bij de opmerkingen van mevrouw Linthorst ten aanzien van de brief. Dat bespaart immers weer een hoop tijd.

De heer **Hillen** (CDA): De heer Schouw krijgt op bijna alle punten zijn zin. Hij heeft heel lang moeten formuleren om uit te leggen waarom hij toch niet akkoord gaat. Naar blijkt, komt dit door het feit dat hij zijn fractie aan de overkant niet helemaal vertrouwt en denkt dat hij in deze Kamer het werk zal moeten doen. Vervolgens zegt hij dat hij geen onderdelen uit het wetsvoorstel kan halen. Dat is niet waar. Als de meerderheid van deze Kamer iets vindt, dan is dat een duidelijk signaal aan de minister. Ik zou dan ook tegen de heer Schouw willen zeggen: tel uw zegeningen. U hebt gisteren veel bereikt dankzij een overtuigende, inhoudelijke en intelligente argumentatie. Wij hebben ademloos geluisterd. Pak uw winst en accepteer hem.

De heer **Schouw** (D66): Misschien denkt de heer Hillen dat de retoriek van de Tweede Kamer ook werkt in deze Kamer, maar daarin moet ik hem teleurstellen. Ik zie vooralsnog geen zegeningen. Ik geef de minister graag nog de ruimte in tweede termijn om iets te vinden. Daarna zal onze fractie tot een definitieve oordeelsvorming komen. Ik vertrouw onze Tweede Kamerfractie ten zeerste.

Ik heb zo-even stilgestaan bij een aantal feitelijke veranderingen tussen 2008 en 2006. De vertegenwoordiger van de CDA-fractie negeert deze volledig. Dat is zijn verantwoordelijkheid en zijn keuze. Ik wijs hem er echter op dat de Eerste Kamer iets anders functioneert en argumenteert dan de Tweede Kamer. Het zou voor zijn imago buitengewoon goed zijn als hij ook eens open zou staan voor inhoudelijke argumentatie.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Het zal wel nooit gebeuren dat ik als adviseur mag optreden als er





aan de burger dan een maand of drie en dat is te weinig om in te stemmen met een onvoldragen voorstel.

De heer **Laurier** (GroenLinks): Voorzitter. Ook van de kant van mijn fractie dank voor de beantwoording van de minister en voor zijn brief. De minister heeft gisteren in eerste termijn veelvuldig gesproken over de ontwikkeling naar decentralisatie en over de ontwikkeling weer terug, in de richting van centralisatie. In dat kader sprak hij over een pendelbeweging. Hij vond dat een dergelijke centralisatie goed kan zijn uit oogpunt van milieu en burgers. Mijn fractie onderkent dat voortschrijdend inzicht van belang kan zijn. Voortschrijdend inzicht is uitstekend, maar moet dan wel netjes via de voordeur geregeld worden en niet via een beetje gedogen aan de achterdeur. Wat mijn fractie betreft, is eerst de Luchtvaartnota en daarna de aanpassing van de regelgeving de koninklijke weg.

De minister heeft een brief geschreven, waarvoor veel dank. De brief laat echter nog een paar vragen bestaan. In de brief vergelijkt de minister de beide opties, aannemen van de regelgeving nu of verlengen van de structuurvisie. Verlenging van de structuurvisie als terugvaloptie heeft de minister al eerder ingezet, maar, zo schrijft hij, het heeft een aantal juridische risico's. Mijn fractie vraagt zich af of hij een beeld heeft van die juridische risico's. Mevrouw Linthorst sprak hier ook al over.

Ook is niet helder wat de minister heeft gedaan om helderheid te krijgen over de feitelijke omvang van de juridische risico's. Mijn fractie zou daar graag iets naders over vernemen. Of is het zo dat de minister in feite zegt dat hij de juridische risico's wel ziet, maar dat hij niet te veel gaat doen aan het mogelijk minimaliseren ervan, omdat dat zijn positie straks zal verzwakken in de Kamer?

Bovendien, de heer Vliegenthart sprak hier ook al over, is de verlengingsmogelijkheid vooralsnog – dit woord staat tussen haakjes – niet vastgelegd in de Wro. Het is puur nieuwsgierigheid mijnerzijds, maar betekent dit dat de minister hier een verandering van de Wro aankondigt? Hij schrijft tenslotte "vooralsnog". Betekent dat dan weer dat er klaarblijkelijk op dit punt toch wat communicatieproblemen of coördinatieproblemen zijn geweest tussen de verschillende ministeries die nu alsnog moeten worden rechtgezet?

Dan kom ik op de rechtspositie van mensen bij regionale luchthavens die mogelijk van nationaal belang worden. Hierover is al een aantal belangrijke dingen gezegd. De minister zegt in feite dat hij een aantal zaken die nu geregeld zou worden buiten werking laat, vooral als het gaat om de gang naar de bestuursrechter zolang de Luchtvaartnota niet besproken is. Dit is een kwestie van uitstel maar niet van afstel. Dat betekent dus dat er op termijn onzekerheid blijft bestaan. Bovendien zijn er nu zes van dit soort luchthavens. Tot de discussie heeft plaatsgevonden, is er dus onzekerheid voor al die omwonenden. Ook is het de vraag hoe hard de toezegging is die in feite wordt gedaan. Wat als wij hebben overlegd over het geheel, maar de minister op dit punt zijn eigen gang gaat?

De minister zegt dat Aarhus eigenlijk niet geldt als een aantal zaken voorlopig buiten werking wordt gesteld. Als dat geweest is, gaat het echter eventueel wel gelden voor luchthavens met een nationale status. Dat zou niet

erg zijn, omdat de gang naar de civiele rechter in feite even sterk zou zijn als de gang naar de bestuursrechter. Deze redenering snapt mijn fractie niet. Wij krijgen daarover graag meer duidelijkheid.

De **voorzitter**: Wij zijn aan het einde gekomen van de tweede termijn van de Kamer. Mij heeft inmiddels het verzoek bereikt van de regering om vijf minuten te schorsen. Ik zie dat hier geen bezwaar tegen bestaat bij de aanwezige leden.

De vergadering wordt van 20.20 uur tot 20.25 uur geschorst.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun bijdrage in de tweede termijn. Wij hebben gisteravond uitvoerig van gedachten gewisseld over de twee lijnen van dit wetsvoorstel. De eerste lijn betrof het actualiseren en verbeteren van de regelgeving. De tweede ging over de manier waarop wij omgaan met een mogelijk nationaal luchthavensysteem. Wat kunnen de gevolgen zijn van de posities die het kabinet, de Eerste en de Tweede Kamer op dat punt nog kunnen gaan innemen? Mijn excuus voor de wat verlate toezending van de brief, maar het was door de aard van de discussie in de Transportraad niet gemakkelijk om veelvuldig die vergadering te verlaten. In de brief heb ik nadrukkelijk de ont koppeling van de genoemde twee lijnen willen accentueren zodat wij tot verbetering en actualisering van de regels kunnen besluiten, maar met behoud van de zorgvuldigheid en de vrijheid in verband met de punten waar een besluit over een al dan niet nationaal luchthavensysteem zou kunnen interfereren met rechtsbescherming et cetera. Ik zal, los van de concrete vragen die mij zijn gesteld en die ik naar beste kunnen zal proberen te beantwoorden, mijn bijdrage in de tweede termijn focussen op de drie punten die in mijn brief van vandaag naar voren komen. Dat is de vraag over Aarhus, de vraag van de rechtsbescherming en de vraag waarom het kabinet er zo aan hecht om de nieuwe regelgeving voor de eerste kerstdag operationeel te hebben en het KB geslagen te hebben.

Ik merk dat de begrippen nog steeds door elkaar lopen. De luchthavens van de lijst-Hofstra – ik blijf het maar zo noemen – hebben de landelijke staat als het bevoegde gezag, wat nationale betekenis inhoudt. Dat is altijd zo geweest, maar lange tijd bestond het gevoel dat wij dat gingen veranderen. In dit voorstel blijft het gewoon zoals het was. Het bestendigen van deze situatie, die al sinds jaar en dag bestaat, is heel iets anders dan de vraag of wij straks samen een nationaal luchthavensysteem gaan bouwen. Die vraag en de vraag wat zo'n nationaal systeem betekent, of er overgeheveld wordt vanuit Schiphol en hoeveel et cetera, dienen volgend jaar bij de discussie rond de luchtvaartnota uit en te na beantwoord te worden. Ik koppel dat echt los. Er werden tal van inhoudelijke vragen gesteld. Men noemde Rotterdam, maar ik kan andere plaatsen noemen waar het proces van onderop plaatsvindt, zoals Eindhoven en Lelystad. Wellicht kan men ook discussies van onderop verwachten rond Groningen, Maastricht en zeer zeker Twente, waar de twee lijnen worden gevolgd tot juni. Al deze discussies staan los van het feit dat, anders dan de gedachte die sinds Jorritsma is ingezet, wij in dit kleine

## Eurlings

land met de paar luchthavens van dit soort beter centraal de afweging kunnen maken tussen economie en ecologie. Inderdaad is er een nieuwe lijn, met name voor het garanderen van een gelijke balans voor al die vliegvelden, om het milieubelang te dienen. Dat is beter dan al dit soort gekke bewegingen. Ik heb dat in de Kamer horen zeggen en ik heb het gisteren ook over proberen te brengen.

De heer **Schouw** (D66): U koppelt het los. Maar even voor mijn begrip: het hele door u gewenste juridische instrumentarium ligt klaar binnen de RBML. Dat heb ik toch goed begrepen?

Minister **Eurlings**: Dat zou dus altijd nog veranderd kunnen worden. In de paarse jaren dacht men er anders over, maar nu denkt een brede politieke meerderheid dat wij die paar velden beter onder landelijk bevoegd gezag kunnen stellen. De RBML wil op dat vlak een bestending van de huidige situatie. Wij zullen nog een uitgebreide discussie voeren naar aanleiding van het rapport van de commissie-Alders, over een nieuwe situatie waarin het gaat naar een stelsel van een paar communicerende vaten. Eerder is gezegd – het is gisteren door sommige woordvoerders herhaald – dat als je rond Schiphol bepaalde afspraken wilt maken, de uitplaatsing ook moet slagen. Of dat op een goede manier, van onderop gedragen, lukt, zal moeten blijken. Daarop kan ik nu het antwoord niet geven.

De heer **Schouw** (D66): Ik wil voor de orde van het debat het volgende stipuleren. Alle juridische mogelijkheden om te komen tot één luchtvaartstelsel – die woorden komen voor in de wet en de toelichting van de wet – zijn geregeld in deze wet. Het is een feit dat die infrastructuur erin staat. U kunt dat niet wegpoetsen. Dat is overigens wat anders dan dat je die infrastructuur ook materieel gaat invullen.

Minister **Eurlings**: Ja, exact. En dat materiële invullen kan niet alleen met de RBML. Dat zou je ook onder andere regelgeving kunnen besluiten. Er zijn heel wat landen in Europa die dat overwegen of overwogen hebben. Ik zeg dat wij die discussie met elkaar zullen moeten gaan voeren. Dadelijk zal ik nader ingaan op de vragen die door onder andere de SP-fractie zijn gesteld, over wat mijn toezegging in dat verband precies waard is. Ik doe echter een beroep op de leden van deze Kamer om het verschil dat ik aangaf serieus te nemen. Ik probeer over te brengen dat het feit dat de staat het bevoegd gezag blijft – zoals hij dat sinds jaar en dag is geweest – iets anders is dan het maken van beleidsinhoudelijke keuzen over wat wij dadelijk met welke luchthaven gaan doen.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Volgens mij bestaat er in deze Kamer geen misverstand over het feit dat er een verschil is tussen luchthavens van nationaal belang waarbij de overheid het bevoegd gezag blijft en het onderdeel zijn van een luchthavensysteem Schiphol. Bij mijn fractie bestond dat misverstand in elk geval niet. Ik heb ook niet de indruk dat andere fracties hierover in verwarring zijn. Wat mij betreft mag de minister dit punt dus afsluiten.

Minister **Eurlings**: Dat misverstand bleek niet uit uw

pleidooi. Ik meende uit het pleidooi van anderen toch op te maken dat de twee begrippen door elkaar liepen. Daarom hechte ik eraan dat punt aan het begin van mijn beantwoording nog eens serieus te maken.

Voorzitter. Ik wil het nu hebben over de drie punten. Omdat ik de positie die de leden van deze Kamer gisteren innamen en de geuite zorgen zeer serieus neem – ik doel daarbij onder andere op de bijdragen van de heer Van den Berg en van mevrouw Linthorst – heb ik een voorstel aan de Kamer gedaan waarin ik de twee lijnen materieel ontkoppel. De eerste betreft het op een moderne wijze regelen van de juridische positie en de tweede is de vraag hoe wij omgaan met een mogelijk luchtvaartstelsel. Ergo: het amendement-Haverkamp en alle gevolgen daarvan.

Er wordt mij gevraagd wat dat betekent. Het betekent dat ik in de Tweede en de Eerste Kamer de discussie aan zal gaan over een dergelijk luchtvaartstelsel. Daarbij moet aan de orde komen over wat voor soort luchthavens je het dan hebt. Dat zijn lang niet al de luchthavens van nationale betekenis. De criteria zullen in de discussie aan de orde komen. Wij kunnen kijken naar andere landen van Europa en hoe Europa het inkadert. Vervolgens komen wij met elkaar voor de vraag te staan of wij dit systeem in zijn essentie dermate interessant vinden, dat je voor die paar luchthavens die een soort communicerend vat met Schiphol zouden worden, hetzelfde juridische regime als dat van Schiphol – sinds mevrouw Netelenbos – kunt gaan hanteren. Wij voeren dit debat niet met elkaar voor niets; ik hoop dat u mij niet zo leert kennen. Als men dit in de Tweede en Eerste Kamer niet vindt, ondanks argumenten, dan staat altijd de weg vrij om de werking van dat gedeelte van de wet langer uit te stellen en om een wetwijziging – dat is dan de koninklijke weg – voor te stellen bij de Tweede Kamer. Wij gaan hier niet met elkaar babbelen, waarna het allemaal is zoals het volgens het kabinet moet zijn. Wij voeren dat gesprek serieus met elkaar. Mocht desondanks aan de overkant en hier het negatieve gevoel overheersen, dan kunnen wij met elkaar een andere keuze maken. Door het hier zo serieus te zeggen, hoop ik de Kamer echt ervan te overtuigen dat het aanbod dat ik haar gisteren gedaan heb en dat ik in mijn brief van vanmiddag nog eens heb bevestigd, serieus is en dat beide Kamers de regering daarop kunnen aanspreken.

De heer **Koffeman** (PvdD): De minister zegt dus met zo veel woorden dat op het moment dat een of beide Kamers van het parlement niet blijken te willen dat die bestuursrechtelijke consequenties eraan zitten, het hen altijd vrij staat om de wet te wijzigen? Dat is de koninklijke weg. Hij zegt dus niet dat hij in dat geval de bezwaren zo serieus neemt dat hij er voor langere duur van afziet. Dat heb ik verkeerd beluisterd, begrijp ik?

Minister **Eurlings**: U hebt mij inderdaad verkeerd beluisterd. Ik heb gezegd dat de regering een overtuigend voorstel denkt te kunnen doen voor een klein nationaal luchthavensysteem, ervan uitgaande dat het Aldersproces een goed vervolg krijgt en wij met een overtuigende Luchtvaartnota kunnen komen. Wij zijn ervan overtuigd dat wij u een voorstel kunnen voorleggen voor een goed functionerend luchthavensysteem en dat ons verhaal u ervan zal overtuigen dat het daarbij van belang is dat die paar luchthavens – het grote Schiphol en die paar kleintjes die daarmee gaan

communiceren en interveniëren – hetzelfde juridische systeem hebben. Als ik beide Kamers er echt niet van kan overtuigen dat dit voordelen heeft, dan staat het mij vrij – ik kies mijn woorden niet licht – om dat gedeelte van de wet langer uit te stellen en dan via de koninklijke weg een wetswijziging voor te leggen aan de Tweede Kamer.

De heer **Koffeman** (PvdD): U zegt: het staat mij vrij. U zegt dus dat als er breed gevoelde bezwaren zijn in de Tweede en Eerste Kamer, het u vrij staat om met een wetswijziging te komen. U zegt dus dat u de vrijheid neemt om dat wel of niet te doen. U zegt niet dat u zich bindt aan de conclusies van de Eerste en Tweede Kamer en er in dat geval van afziet, zoals u nu zegt dat u er drie maanden van afziet. Nee, u zegt: in dat geval staat het mij vrij om dat te doen.

De heer **Vliegenthart** (SP): Ik versta de minister anders: als er in de Tweede en Eerste Kamer zwaarwegende bezwaren zijn tegen een voorstel waarvan de minister hoopt dat het ons kan overtuigen, dan zal hij het uitstellen en met een wetswijziging komen. Het is een beetje flauw om te vallen over woorden als "het staat mij vrij". Dat is volgens mij gewoon het spraakgebruik van deze minister. Voor de Handelingen: de minister zegt dus toe dat hij, als er zwaarwegende bezwaren zijn, met een wetswijziging komt?

Minister **Eurlings**: Ja, waarbij u het precies zegt: Tweede en Eerste Kamer. Ik zit natuurlijk met de complicatie dat op dit vlak aan de overkant nadrukkelijk anders is besloten dan men aan deze kant lijkt te willen. Dat maakt het nogal complex voor mijn toezeggingen. U duidt het nader. Ik neem het parlement op dit vlak zeer serieus. De extra ronde die wij gaan doen, is geen ronde voor de vaak. Als ik de Kamers er niet van kan overtuigen, dan leidt dat dus tot een aanpassing. Maar ik ben er optimistisch over dat ik hen wel kan overtuigen. Ik zal daar mijn best voor doen.

Vandaar de ont koppeling en het verhaal van de rechtsbescherming om nogmaals te benadrukken dat ik mijn brief niet voor niets heb geschreven en dat ik mijn aanbod van gisteren niet voor niets heb gedaan. Dat is een serieus aanbod.

De heer **Vliegenthart** (SP): Dat aanbod staat los van het aanbod dat u hebt gedaan in de brief van 25 november om ook met de Eerste Kamer te debatteren over het besluit waar de beleidsmatige inkadering van de RBML verder wordt ingevuld?

Minister **Eurlings**: Het voorstel dat ik gisteren heb gedaan, is een extra voorstel.

Ik kom te spreken over het Verdrag van Aarhus. Wij zijn hier echt serieus en naar beste weten mee omgegaan. Wij hebben het niet alleen zelf gewikt en gewogen, maar ons ook breed laten adviseren. Ik heb de argumenten genoemd. Veel landen hebben het verdrag ondertekend, niet alleen Nederland, maar ook het land van onze zuiderburen, waar ik vanmiddag mocht zijn en een land als Turkmenistan. Ik weet niet of de leden dit land enigszins kennen, maar dat is toch een land dat qua juridische procedures net weer iets anders is dan de lage landen.

Ik heb ook inhoudelijke beargumenteerd waarom wij ervan overtuigd zijn dat het onder het Verdrag van Aarhus zou moeten vallen. Wij hebben dé specialist bestuursrecht op dit vlak van het ministerie van Justitie om een extra advies gevraagd. Ik citeer hem: "Het is onwaarschijnlijk..." – u weet dat juristen zich altijd voorzichtiger uitdrukken dan sommige politici en bestuurders – "...dat het verdrag verplicht tot bestuursrechtelijke rechtsbescherming. Dit alleen al vanwege de grote verschillen tussen de rechtsstelsels in de aangesloten landen." Ik geef hiermee aan dat wij geen doelredenering hebben gevolgd, maar gewoon naar beste weten de Kamer proberen te antwoorden.

Nu hebben toch velen van u hier nadere opmerkingen over gemaakt. De heer Van den Berg deed zelfs een concreet voorstel. Hij noemde de Raad van State in dezen. Ik stel voor om ook op dit punt de Kamer ervan te overtuigen dat het ons echt ernst is en dat wij onze woorden hier niet licht spreken.

Laten wij de volgorde bekijken. Er komt een Luchtvaartnota. Dan ligt de vraag voor: beslissen wij om zo'n nationaal luchthavensysteem in te stellen? Het is mogelijk dat op basis van het vervolg van het rapport van Alders of discussies in het parlement wordt gezegd dat wij het niet moeten doen. Ik hoop van wel, maar dat is de vraag. Vervolgens is de vraag over het amendement-Haverkamp aan de orde, mits het parlement de redenering van het kabinet kan volgen. In dat geval zeg ik toe dat ik bij het eerste AMvB onder dat nieuwe regime – van één van die luchthavens die toegevoegd wordt aan dat landelijke systeem, onder werking van het amendement-Haverkamp – expliciet advies vraag aan de Raad van State over de vraag of dit kan binnen het Verdrag van Aarhus. Dus mocht het zo zijn dat dit systeem er komt en mocht het zo zijn dat dit gebeurt onder het amendement-Haverkamp, dan zal ik voordat het eerste AMvB in werking treedt, expliciet de Raad van State op dit punt om advies vragen, zodat dit bij onze oordeelsvorming een rol kan spelen. Het spreekt natuurlijk voor zich dat, als wij het echt fout hebben, wij in den brede de gevolgen van zo'n negatieve uitspraak zullen moeten bezien. Dat is weer een extra argument waarmee ik hoop aan te tonen dat wij au sérieux zijn en serieus denken dat het geen probleem is.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Ik zal absoluut niet meer denken dat de minister niet serieus op onze vragen ingaat. Ik heb daar zeer veel waardering voor. Bij het Verdrag van Aarhus is echter iets meer aan de hand dan het onder hetzelfde regime brengen van de communicerende vaten. Ik denk dat iedereen hier het erover eens is dat als je één luchthavensysteem hebt, je ook één regime moeten hebben. Er moeten niet in één luchthavensysteem verschillende regimes zijn voor verschillende vliegvelden. De vraag doet zich ook voor of het regime-Schiphol ook voor Schiphol zelf niet in strijd is met het verdrag. Misschien gaat de minister daar nog op in, maar die vraag is wel gesteld. Dat een bepaald regime voor het hele systeem moet gelden, is glashelder, maar het gaat er ook om of het voor Schiphol zelf niet in strijd is met het Verdrag van Aarhus.

Minister **Eurlings**: Ik heb geen enkele reden om eraan te twifelen dat mevrouw Netelenbos het juist had toen zij het systeem zo maakte. Ik vind het ook een beetje buiten de orde van dit debat. Wij hebben het nu over RBML. Ik





Nogmaals, ik zeg dat niet als dreigement, want ik heb gisteren begrepen dat de Westerschelde een open wond heeft achtergelaten. Maar ik zeg het wel, omdat ik wil duiden dat het niet licht gewogen moet worden.

Ik zou de redenering willen omdraaien. Ik heb in eerste en tweede termijn geprobeerd alle grote bezwaren die u zou kunnen hebben – dat is de uitwerking van het amendement-Haverkamp, dat is Aarhus – van een dusdanig antwoord te voorzien dat er extra zekerheden worden gecreëerd. Ik heb vandaag nogmaals benadrukt dat het geen loze toezeggingen zijn; het interruptiedebat met mevrouw Linthorst was daartoe zeer dienstig. Als in de uitwerking van deze wet een situatie zou ontstaan dat er onder dat nieuwe regime een AMvB komt, zal ik dat expliciet aan de Raad van State vragen: ik wil hier uw antwoord op hebben. Dat is bij dezen toegezegd. Wat is er met die toezeggingen nu nog op tegen om het risico te vermijden dat wij volgens de landsadvocaat lopen? Dat vind ik de omgekeerde vraagstelling. Ik zou daar zelf geen heel stevig antwoord meer op kunnen verzinnen. Ik ben natuurlijk niet helemaal neutraal in deze discussie, maar ik geef het u toch mee.

Ik heb de voordelen van het regelen kunnen uitsplitsen. Ik heb ze u genoemd: invoering normering externe veiligheid, kortere besluitvormingsprocedures en de helihavens kunnen nu van milieueisen worden voorzien. Dat kan vandaag de dag niet. Het heeft zo ook zijn voordelen.

Rond Rotterdam is even genoemd. Ja, maar het is ook prima dat het proces zich zo afspeelt. Dat stimuleren wij nu juist. Rotterdam heeft ook niet meer zo veel milieuruimte – dan druk ik mij voorzichtig uit – om heel veel vluchten van Schiphol op te vangen. U weet hoe moeilijk dat nu al is. Het is daarom dat de heer Van Heijningen in de regio's vraagt waarop wij moeten focussen. Ik zei dat gisteren ook. Het is prima dat hierover uitspraken komen. Alders heeft voorop Eindhoven en Lelystad genoemd. Ook daarbij verloopt het proces van onderop. De heer Alders gaat met die regio's praten en zal met eenzelfde soort zorgvuldige afweging als bij Schiphol bekijken wat onder welke voorwaarden mogelijk is. Vervolgens kom je tot de eindafweging: wat kan worden uitgeplaatst en is dan de totale lijn van Hans Alders, een cap op Schiphol en het uitplaatsen van een deel niet mainportgebonden verkeer, een reële optie? Dat moet dan weer neerslaan in de Luchtvaartnota. Ik vind het dus prima, want zo moet het proces gaan. Ik wil geen dictaten van bovenaf.

Een luchthaven van nationale betekenis is nog geen onderdeel van een nationaal systeem in het kader van Alders. Daarover moeten wij dus echt later nog beslissen. Ik weet niet of dat gaat lukken, maar het hangt wel met elkaar samen. Je kunt niet de cap op Schiphol realiseren, maar vervolgens niet op een bepaalde manier aan uitplaatsing doen. Het is een beetje van tweeën één. Dan kun je twee kanten op.

Hiermee ben ik volgens mij ingegaan op de opmerking over het Verdrag van Aarhus. Het belangrijkste vind ik dat wij zekerheid creëren, mocht de Raad van State in beeld komen. Ik zeg niet dat ik dezelfde expertise heb. Mevrouw Linthorst vroeg of de civiele rechter een wet of beslissing kan herzien.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Er is een vraag gesteld over het advies dat werd overwogen door de minister van VROM en de relatie met Schiphol zelf.

Minister **Eurlings**: De aanvraag die de minister van VROM en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat bij de Raad van State indienen, gaat over de voorlichting als bedoeld in artikel 18 van de Wet op de Raad van State en over de eisen die voortvloeien uit Europese en internationale regelgeving met betrekking tot de omvang van de kring van inspraakgerechtigden. Het gaat daarbij om de vraag of onder andere het Verdrag van Aarhus dwingt tot een ruimere kring van inspraakgerechtigden dan alleen belanghebbenden. Deze discussie flakkert steeds op in het parlementaire debat. Moet je daarbij de duimschroeven aandraaien of moet je dit heel breed laten? Deze aanvraag is dus behoorlijk anders dan de aanvraag over de vraag of de uitsluiting van een beroep op de bestuursrechter voldoet aan het Verdrag van Aarhus.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Ik begrijp dat deze aanvraag uitsluitend betrekking heeft op het aantal belanghebbenden of inspraakgerechtigden en niet op de procedures die voor deze groep openstaan?

Minister **Eurlings**: Dat klopt.

Mij is gevraagd naar de civiele rechter. Ik ben geen jurist, maar ik kan melden dat de rechter kan toetsen aan de rechtmatigheid. Hij kan niet zelf beslissingen vernietigen. Hij heeft wel instrumenten om dat af te dwingen. Ik noem bijvoorbeeld het buiten toepassing verklaren, het opleggen van een dwangsom of het opleggen van een verbod. Wat ik hierbij nog wil opmerken – en dan kom ik los van het louter juridische – is dat deze Nederlandse regering, en eigenlijk iedere Nederlandse regering, luistert naar de rechter en zich veel aantrekt van zijn uitspraak.

Wat zijn nu de juridische risico's? Deze hebben betrekking op Eelde, Maastricht, Rotterdam, Teuge, Midden-Zeeland en Lelystad. Voor al deze luchthavens worden het komende jaar besluiten voorzien. Laat ik een casus eruit nemen om te duiden waar het kan misgaan als het misgaat. De casus Eelde. Na 20 jaar procedures over baanverlenging is het niet ondenkbeeldig dat de Europese Unie zich op korte termijn gaat uitspreken over geoorloofde staatssteun. Dan zal opnieuw het besluit over baanverlenging voorliggen bij de Raad van State. De staatssteunkwestie was immers de enige resterende vraag van de Raad van State. Als de EU daarover straks positief adviseert, zou daarmee het licht voor Eelde op groen komen te staan. Wat riskeren wij dan? In het denkbeeldige scenario is het risico dat de Raad van State alsnog tot vernietiging van een besluit overgaat vanwege procedurele vragen die betrekking hebben op de verlenging van het SBL. Dan kom ik weer uit bij het interruptiedebat over de MER. Dat zijn heel reële risico's die zich op vrij korte termijn kunnen materialiseren. Hoe men er ook over denkt – ik weet dat in dit huis over zo'n baanverlenging anders wordt gedacht – na 20 jaar discussie zou ik het voor beide kampen zeer onfortuinlijk vinden als zo'n beslissing op deze manier in de vernieling komt.

De heer **Vliegthart** (SP): Ik wil even terugkomen op het Verdrag van Aarhus en de gang naar de civiele rechter. Als ik het goed heb begrepen, stipuleert het Verdrag van Aarhus dat de rechtmatigheid zowel materieel als formeel kan worden getoetst. Is met de

gang naar de civiele rechter de rechtmatigheid zowel formeel als materieel in deze rechtsgang getoetst?

Minister **Eurlings**: Ik heb in mijn brief heel duidelijk aangegeven waarom de regering denkt dat dit binnen het Verdrag van Aarhus past. Ik heb vandaag een extra garantiestelling ingevoerd. Stel dat het ooit komt tot een materialisering van het risico dat de heer Vliegenthart noemt. Dat hangt overigens af van de luchtvaartnood en van de vraag of wij überhaupt een luchthavensysteem gaan maken; het hangt er ook nog van af of na de gedachteswisseling met de beide Kamers het amendement-Haverkamp in werking treedt dan wel of er een wetsvoorstel komt om dat te wijzigen. Indien dit "als, als, als" zich voordoet, dan zal ik het expliciet vragen aan de Raad van State. Wij hebben vertrouwen in de stelling die wij in de brief hebben neergelegd. De extra garantie heb ik echter willen geven. Ik denk dat dit de beste manier is om met zo'n complex vraagstuk om te gaan.

De heer Schouw heeft gezegd: eerst beleid, dan regelgeving. Het wetsvoorstel loopt nadrukkelijk niet vooruit op het beleid. Het is een kaderwet. Het wetsvoorstel regelt procedures die gevolgd moeten worden en met welke zaken rekening moet worden gehouden. Dit wetsvoorstel geeft daarvoor nadrukkelijk een betere basis dan de regelingen van nu. Over beleid praten wij nadrukkelijk in de Luchtvaartnota. Ook met deze Kamer. En dat is geen praatje voor de vaak. Besluitvorming over de luchthavens komt pas aan bod in het desbetreffende luchthavenbesluit. Deze besluiten worden aan de parlementen voorgelegd. Het woord "vooralsnog" heb ik nadrukkelijk aangegeven, ook na nogmaals van gedachten gewisseld te hebben met de directeur-generaal van het ministerie van VROM. Op dit moment staat het niet in de Wet ruimtelijke ordening; wij kunnen niet uitsluiten dat de mogelijkheid tot verlenging er later alsnog inkomt, maar daar hebben wij op de eerste kerstdag helaas niets aan. Dat lost het probleem dat wij hebben met de teruglooptie niet op.

De heer Schouw vroeg wat de samenleving en de politiek eigenlijk vinden van het luchthavensysteem. Om dat te achterhalen starten wij nu juist het proces met de regio's onder leiding van de heer Alders op. Dat zullen wij dus nog moeten zien. Ook het kabinet zal de uitkomsten van die processen van onderop zwaar laten meewegen in zijn eindoordeel over de omgang met een mogelijk luchthavensysteem. Het zijn immers geen gemakkelijke vraagstukken. Overal zie je de spanning tussen belangen. Bij Brainport Eindhoven vraagt men zelfs om meer vluchten van Ryan Air omdat zij die zakelijk gebruiken. Dat is voor hun positie van belang. Tegelijkertijd zien de omwonenden liever niet meer kisten over hun huis. Die afweging zie je overal. Wij zullen het proces moeten afwachten en dat geldt ook voor de regering en haar standpuntbepaling.

De heer **Koffeman** (PvdD): De minister heeft een aantal keren gezegd dat een probleem kan ontstaan op eerste kerstdag omdat er geen MER is, of omdat de eisen inzake luchtkwaliteit onvoldoende zijn ingevuld. Hoe ernstig zijn die problemen nu? Er zijn nogal wat instellingen en bedrijven in Nederland die geen geldige MER hebben of die niet voldoen aan de eisen inzake de luchtkwaliteit, en die daar jaren mee voort kunnen. Verwacht de minister dat op eerste kerstdag een proces-verbaal wordt opgemaakt tegen de luchthavens

die niet aan de nieuwe MER-verplichting voldoen? Of denkt de minister dat het misschien wel los zal lopen en dat het toch een klein beetje een verondersteld probleem is dat in de praktijk wel eens heel erg kan meevallen?

Minister **Eurlings**: Er zijn veel punten waar ik graag over denk, maar over dit soort punten denk ik niet zoveel. Over dit soort punten laat ik mij graag raden door mensen die meer van dit soort zaken weten dan ikzelf. Je moet je eigen beperkingen kennen. Als een landsadvocaat daar nadrukkelijk een uitspraak over doet, als een gespecialiseerd ambtenaar van de MER-commissie daarover een uitspraak doet, als de directeur-generaal van het ministerie van VROM daarover een uitspraak doet en als ik zelf een casus erbij pak waaruit blijkt wat het kan betekenen als dit risico zich na 20 jaar discussie rond Eelde materialiseert, dan denk ik dat ik nadrukkelijk het risico in beeld heb gebracht. Ik wil de vraag omdraaien. Als ik die garanties heb gegeven rond Aarhus en de bestuursrechter, wat is er dan op tegen om dat risico te vermijden?

Wat vindt de Europese Commissie van een luchthavensysteem? De Europese Unie biedt het kader. Dit kader kan wel vrij stroperig zijn, want dan moet je weer naar Brussel terug et cetera. Die discussie zullen wij dus bij de Luchtvaartnota met elkaar voeren. Dat kader is ook gericht op het voorkomen van machtsmisbruik. Wij hebben gisteren ook gesproken over de transparantie van tarieven in het interruptiedebat met mevrouw Linthorst.

De heer Hofstra vroeg hoe wij omgaan met de luchtvaart. Dit kabinet staat een duurzame groei van de luchtvaart voor, dus geen ongebreidelde. Wij erkennen het grote belang van een mainport als Schiphol voor onze nationale economie. Dat belang blijkt ook uit een OESO-rapport en uit tal van rapportages die bijvoorbeeld de positie van de Randstad op het vlak van het vestigingsklimaat bezien. Dat netwerk van rechtstreekse verbindingen over de hele wereld is een belangrijke accet. Het maakt voor een bedrijf als Bangalor uit India heel veel uit of een manager snel op en neer kan naar een vestiging in Europa, of dat hij moet overstappen met alle risico's van het missen van een vlucht en vertragen van dien. Als de Kamer wil dat deze bedrijven hier een Europees hoofdkwartier vestigen, is het hebben van rechtstreekse verbindingen van zeer groot belang. Dit gegeven werken wij uit. Schiphol moet in elk geval die verbindingen overeind houden. Nieuw is dat wij selectief kiezen en niet meer voor alle luchthavens. Dit betekent dat bij Schiphol de prioriteit moet liggen voor de directe verbindingen. Dit betekent ook dat je voor die Nederlanders ruimte moet accommoderen, die terecht nog een keer met hun gezin op vakantie willen zonder auto of caravan, maar die naar Zuid Spanje of naar Gran Canaria willen vliegen. Uiteindelijk bepaalt de markt natuurlijk hoe die daarop inspringt, maar wij willen de voorwaarden stellen.

Op dit moment is de ontwikkeling van de luchtvaart zeer zorgelijk. Ik heb vandaag met collega's in Brussel hierover gesproken. Je hoort overal dezelfde geluiden, ook in sectoren als de auto-industrie. Het Zweedse voorbeeld van Volvo is niet gering in negatieve zin. Op de langere termijn bezien, gaan wij ervan uit dat de groeiprognoses zoals die aan het Aldersadvies ten grondslag hebben gelegen – dat kijkt vooruit tot 2020, dus de middellange termijn – nog realistisch zijn. Die

groei zullen wij op een bepaalde manier moeten accommoderen. Ik zeg daarbij dat wij in de kosten/batenanalyses niet blind zijn voor luchthavens die direct aan de andere kant van de grens liggen. Ik hoorde gisteren het begrip "Nijmegen-Zuidoost" in dit verband.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik vind dat de minister een beetje voorzichtig. Schiphol wordt niet geregeld in deze wet. Wij vinden dat hopelijk allemaal belangrijk. Mijn pleidooi was om de overige vliegvelden meer ruimte te geven. Ik heb inderdaad Weeze, Charleroi en Girona als voorbeelden genoemd. Ik geef toe dat het vaak om recreatievluchten gaat, maar het gaat ook om zakelijke vluchten en voor de regionale economie is dat van belang. Ik hoop dat de minister dat met ons eens is en dit met alle waarborgen die vandaag over tafel zijn gegaan, mogelijk maakt.

Minister **Eurlings**: Dat ben ik met u eens. Ik heb zojuist gezegd dat je ook die vluchten zult moeten accommoderen. Het lijkt mij vreemd om iemand om de een of andere reden 300 kilometer met de auto te laten rijden, om daarna vrij te kunnen vliegen. Dat is toch een beetje onvolkomen. Wij doen het natuurlijk wel zo dat de duurzaamheid op een Nederlandse manier wordt gediend.

Met de kostenstijgingen heeft de Kamer een punt. Een voordeel van één Europees systeem, bijvoorbeeld ETS, is dat je stappen kunt zetten zonder dat die de concurrentieverhoudingen verstoren. Daarom vind ik het van belang – dit heb ik gisteren ook gezegd – dat de premier specifiek voor Schiphol heeft gezegd dat een onnodige stapeling van kosten moet worden voorkomen en dat die kosten moeten worden gezien in relatie tot de ons omringende landen. Recente analyses laten zien dat Schiphol, na Heathrow, de duurste luchthaven is. Dit is een ongunstige positie, omdat je daarmee riskeert, sterker dan anderen te worden getroffen in deze moeilijke tijd.

Mij is gevraagd of de regionale overheden inmiddels voldoende in staat zijn om hun rol op te pakken. Daarmee worden de regionale overheden bedoeld die te maken hebben met regionale luchthavens zoals Teuge. Provincies hebben expertise en experts op het gebied van milieu, ruimtelijke ordening en handhaving. Regionale overheden zijn voorbereid op hun taken door een uitgebreid programma van kennisoverdracht. Al enkele jaren zijn wij samen met provincies bezig met de overdracht van specifieke luchtvaartkennis op deze terreinen. Ook de sector is daarbij nadrukkelijk betrokken. Daarnaast wordt in samenwerking met de provincies gewerkt aan een digitaal informatiesysteem, waarmee bijvoorbeeld procedures en de kennis daarover transparant kunnen worden uitgewisseld. Bovendien zal Verkeer en Waterstaat de provincies nadrukkelijk faciliteren en begeleiden in de overgangperiode.

Ik haalde gisteren in mijn reactie op de heer Van den Berg aan, dat het IPO zijn bezwaar heeft ingetrokken op basis van de nadere duiding van de rijkstoets. Ik zei gisteren in het algemeen dat luchthavens allemaal hetzelfde klinken, maar er is een zeer groot verschil tussen dit soort velden en de velden die inderdaad geschikt zijn voor 737's en airbussen, waarbij ik de 380 in dit verband niet wil noemen. De eerste 380 moet nog op Schiphol worden ontvangen. Dat is dus een hele andere

tak van sport en daarom vergt die ook een hele andere expertise.

Mevrouw de voorzitter. Ik meen dat ik hiermee de vragen heb beantwoord. Ik hoop dat ik met de extra garanties die ik heb willen geven over het Verdrag van Aarhus en over het later kunnen bezien van het amendement-Haverkamp de Kamer ervan heb overtuigd dat wij de lijnen ontkoppelen tussen het beter regelen van de huidige situatie enerzijds en de interferentie met de keuzes die in de Luchtvaartnota moeten worden gemaakt anderzijds. Ik heb geprobeerd om dit serieus te doen. De Kamer zal mij niet alleen in dit debat, maar zeker ook in dit debat, leren kennen als een minister die zijn woord nakomt. Wat ik hier heb gezegd, mag niet licht worden opgevat. Ik vraag de Kamer om de woorden die ik heb uitgesproken over de risico's die de terugvaloptie met zich brengt, niet te licht te wegen. Ik ben vandaag vergegaan in het benoemen van verschillende personen waaronder de Landsadvocaat. Dat is niet te doen gebruikelijk, maar ik heb dit gedaan om duidelijk te maken dat dit geen oneigenlijk drukmiddel is. Wij hebben serieuze zorgen. Gelet op het staatsbelang dat daarmee is gemoeid, hoop ik dat de leden dit deel van mijn dupliek niet licht zullen wegen.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de staatssecretaris geen behoefte heeft om te reageren, omdat hem geen vragen zijn gesteld.

De heer **Schouw** (D66): Mevrouw de voorzitter. De commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft voordat wij aan de tweede termijn begonnen, afgesproken dat wij daarna even bij elkaar zouden komen. Ik verzoek u om daarvoor maximaal vijf minuten te willen schorsen.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Wenst een van de leden stemming over het wetsvoorstel? Dit is het geval van de zijde van de SP-fractie. Dit betekent dat wij volgende week over het wetsvoorstel zullen stemmen.

Ik dank de minister voor zijn reactie in tweede termijn en de staatssecretaris voor zijn aanwezigheid en sluit de vergadering.

Sluiting 21.25 uur

## Lijst van besluiten en ingekomen stukken

### Lijst van besluiten

De Voorzitter heeft na overleg met het College van Senioren besloten om de plenaire behandeling van de volgende (wets)voorstellen te doen plaatsvinden op 9 december 2008 (hamerstuk):

Wijziging van de Wet rechtspositie rechterlijke ambtenaren en enige andere wetten in verband met de flexibilisering en verduidelijking alsmede enkele aanvullingen van de regeling van de rechtspositie van rechterlijke ambtenaren en rechterlijke ambtenaren in opleiding (31227);

Wijziging van boek 2 van het Burgerlijk Wetboek ter uitvoering van Richtlijn 2006/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 juni 2006, tot wijziging van