

Vergaderjaar 2008–2009

**30 452**

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

**Nr. 47**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 4 november 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat 1), heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 18 september 2008 inzake het ontwerp-Besluit burgerluchthavens (Kamerstuk 30 452, nr. 46).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 3 november 2008. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Jager

De griffier van de commissie  
Sneep

#### Samenstelling:

Leden: Halsema (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Vacature (VVD).

Plv. leden: Vendrik (GL), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Neppérus (VVD).

1

*Waarom moet deze AMVB al vastgesteld worden, terwijl de wet nog niet is aangenomen? Waarom is voor dit moment gekozen bij de voorhang hiervan?*

Mijn streven is erop gericht om de wetwijziging samen met de onderliggende regelgeving in werking te laten treden vóór het verlopen van de geldingsduur van de structuurvisie «Structuurschema burgerluchtvaart-terreinen» (25 december 2008), zie mijn brief van 16 juli 2008 (Kamerstukken 29 665, nr. 104, blz. 2 en 3). De Eerste Kamer heeft onlangs aangegeven het wetsvoorstel eind november plenair te behandelen. Gelet op de tijd benodigd voor de voorhang zelf, voor de advisering door de Raad van State en voor het nader rapport, was het nodig om de voorhangprocedure reeds te starten.

2

*Kunt u een nadere toelichting geven op de verwijzingen naar «de wet» (wet Luchtvaart), welke niet lijken niet te kloppen, met name de verwijzingen naar artikel 8.1 waar een definitie van «burgerluchthavens van regionale betekenis» zou moeten staan?*

Ik neem aan dat de vraag doelt op artikel 6 van het ontwerpbesluit, waar hoofdstuk 3 van het ontwerpbesluit van toepassing wordt verklaard op «burgerluchthavens van regionale betekenis als bedoeld in artikel 8.1 van de wet». In die laatste bepaling worden de luchthavens in Nederland onderscheiden in de luchthaven Schiphol, overige burgerluchthavens en militaire luchthavens. De categorie overige burgerluchthavens wordt onderverdeeld in luchthavens van regionale betekenis en luchthavens van nationale betekenis. Hiervoor zijn respectievelijk de provincie en het Rijk bevoegd gezag. Van burgerluchthavens van regionale betekenis is dus sprake als het niet Schiphol, militaire luchthavens of luchthavens van nationale betekenis betreft.

In artikel 2 (reikwijdtebepaling) wordt de overkoepelende term «overige burgerluchthavens» gebruikt om aan te geven dat hoofdstuk 2 betrekking heeft op alle burgerluchthavens – dus zowel nationaal als regionaal – behalve militaire luchthavens en Schiphol.

3

*Waarom wordt een relatief kleine luchthaven van Eelde een nationale betekenis toegedicht, evenals enkele helikopterplatforms in de Noordzee, terwijl de overige helihavens hier niet onder vallen? Waar is geregeld en staat beschreven dat heliplatforms in de Noordzee van nationaal belang zijn?*

Artikel 8.1, tweede lid, van het wetsvoorstel bepaalt wat (overige burger-) luchthavens van nationale betekenis zijn. Dat zijn luchthavens waarvan bij wet is bepaald dat zij van nationale betekenis zijn (bijvoorbeeld de luchthavens Eelde en Maastricht) én die luchthavens die niet in een provincie liggen. Dat laatste geldt voor de helihavens in de Noordzee, aangezien de Noordzee niet onder het grondgebied van de provincies valt. Decentralisatie naar provincies is voor dergelijke luchthavens niet mogelijk. Andere helihavens zijn wél van regionale betekenis.

De luchthaven Eelde is in afwachting van discussie over zijn status, en mede op verzoek van uw Kamer, in het kader van de Luchtvaartnota in artikel 8.1, derde lid, tot luchthaven van nationale betekenis verklaard.

*Waarom hoeft er bij een helikopterhaven geen luchthavenbesluit te komen?*

Of voor een helikopterhaven een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling moet worden gemaakt, is afhankelijk van de vraag of wordt voldaan aan het in artikel 5 van het ontwerpbesluit opgenomen criterium. Vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist indien de contour van het plaatsgebonden risico van  $10^{-6}$  of de geluidscontour van 56 dB(A)  $L_{den}$  buiten het luchthavengebied valt. Indien niet aan dit criterium wordt voldaan, kan worden volstaan met een luchthavenregeling. Het is dus op voorhand niet te zeggen of voor een helihaven een luchthavenbesluit of een -regeling moet worden gemaakt. Dit is afhankelijk van het gebruik dat is voorzien. Het luchthavengebied van een helihaven is in het algemeen beperkt van omvang. Er is daarom een gerede kans dat bij intensief gebruik ervan een luchthavenbesluit moet worden vastgesteld omdat de geluids- en externe veiligheidscontouren in dat geval waarschijnlijk buiten het luchthavengebied vallen. Het bovenstaande geldt echter niet voor helihavens in de Noordzee: daarvoor kan hoe dan ook worden volstaan met een luchthavenregeling gezien, daar geen sprake is van een luchthaventerrein dat moet worden ingepast t.o.v. andere stedelijke geluidgehinderde en/of voor risico's kwetsbare bestemmingen, zoals dat wel voor helihavens op het land het geval is. Zie ook het antwoord op vraag 3.

*Waarom moet een luchthavenbesluit geen criteria voor emissie van vervuilende stoffen bevatten?*

Voor een goed begrip moet onderscheid worden gemaakt tussen luchtkwaliteit en luchtverontreiniging. Luchtkwaliteit wordt bepaald door de concentratie van stoffen in de lucht die de gezondheid en het milieu nadelig kunnen beïnvloeden. Luchtkwaliteit wordt uitgedrukt in bijvoorbeeld de aanwezigheid van  $SO_2$  in een bepaalde concentratie in de lucht. Bij luchtverontreiniging, in de zin van emissie, wordt aangegeven wat één of meer bronnen in de lucht brengen (bijvoorbeeld de uitstoot door een bron van een bepaalde hoeveelheid  $SO_2$  per jaar). Luchtverontreiniging door vliegtuigen wordt gereguleerd door eisen te stellen aan vliegtuigen, gelet op de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Het gaat hier om algemene eisen aan de bron, die verder geen betekenis hebben voor de inhoud van een luchthavenbesluit voor een specifieke luchthaven.

Wat betreft de luchtkwaliteit in Nederland is de zogenoemde Wet luchtkwaliteitseisen (Hoofdstuk 5, titel 5.2, uit de Wet milieubeheer) van toepassing. De gebieden rondom luchthavens zullen, net als rondom alle andere bedrijven in Nederland, aan de daarin vastgelegde eisen moeten voldoen. Deze eisen zijn feitelijk een uitdrukking van het beschermingsniveau dat het Rijk voor luchtkwaliteit minimaal voorschrijft om aan de Europese grenswaarden te voldoen. De Wet Luchtkwaliteitseisen is een krachtig instrument. De kern van deze wet is de programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als mogelijk is te halen. Dit wordt ingevuld in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) Het bereiken van de grenswaarden door het treffen van maatregelen staat daarin centraal. Tegelijk wordt het mogelijk gemaakt om projecten die bijdragen aan de luchtverontreiniging doorgang te laten vinden, mits daar voldoende maatregelen tegenover staan. Het NSL bevat zowel rijksmaatregelen als lokale maatregelen van regionale overheden. In het NSL wegen de positieve effecten (maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren) ruimschoots op tegen de negatieve effecten (ruimtelijke projecten die de luchtkwaliteit verslechteren), waardoor overal in Nederland de

grenswaarden op de daartoe gestelde data (2011 en 2015) worden gehaald. Het kabinet acht het daarom niet noodzakelijk dat door het Rijk extra regels (aanvullend op de Wet luchtkwaliteitseisen) worden voorgeschreven voor luchtkwaliteit of de emissies van luchtverontreinigende stoffen door het luchthavenluchtverkeer.

6

*Waarom hebt u er niet voor gekozen om in het kader van de ruimtelijke beperkingen binnen de  $10^{-5}$  plaatsgebonden risicocontour ook ten aanzien van bedrijfswoningen een relatie met huidig gebruik te leggen? Kunt u aangeven wat de situatie is en de gevolgen zijn als hier wel voor gekozen wordt?*

Woningen binnen de  $10^{-5}$ -plaatsgebonden risicocontour worden aan hun bestemming onttrokken, met dien verstande dat een blijfrecht geldt voor bestaande bewoners.

Bedrijfswoningen binnen de  $10^{-5}$ -plaatsgebonden risicocontour behoeven niet aan de bestemming te worden onttrokken. Hiervoor is gekozen vanwege de nauwe verbondenheid van de woning met de grondgebondenheid van een bedrijf. Zou de woonbestemming aan de woning worden onttrokken dan is voortzetting van het bedrijf ter plaatse veelal niet meer mogelijk. Dit is bijvoorbeeld het geval bij agrarische bedrijven met intensieve veehouderij. Zolang het bedrijf zijn bestemming houdt, moet de mogelijkheid van bedrijfsopvolging en gebruik van de bedrijfswoning door bijvoorbeeld zoon of dochter mogelijk blijven. Mocht het bedrijf worden gesloten of verplaatst, dan valt de (voormalige bedrijfs-) woning onder het regime van de gewone woning.

7

*Kunt u nader motiveren waarom u kiest voor de lijn dat huidige bewoners niet uit hun woning kunnen worden gezet (bestaand gebruik) en dat wanneer zij vertrekken de bestemming vervalt en er niet meer gewoon kan worden? Kunt u ook uiteenzetten waarom men in de gekozen situatie wel mag blijven wonen, terwijl de bestemming als onveilig beschreven wordt? Kunt u tevens gemotiveerd aangeven waarom niet voor verplicht vertrekken gekozen is?*

De regels omtrent de ruimtelijke indeling in het ontwerpbesluit zijn gebaseerd op de wetgeving voor Schiphol. Het blijfrecht is daarin geïntroduceerd op basis van de door de Tweede Kamer aangenomen motie van het lid Hofstra c.s. (Kamerstukken II 2001/02, 27 603, nr. 74). Strekking van die motie is dat bewoners van woningen binnen veiligheidsloop- en geluidsloopzones naast een verhuisrecht (op kosten van de overheid) ook een blijfrecht wordt toegekend, omdat voor bewoners in bedoelde woningen de mogelijkheid moet bestaan om daar te blijven wonen, als zij dat – met kennis van de daar optredende geluidbelasting en/of risico's – liever willen.

8

*Kan de minister aangeven waarom voor bedrijfswoningen kennelijk geen gevaar bestaat, daar waar binnen de (ruimere) gevarencontour  $10^{-6}$  in principe elke nieuwbouw niet is toegestaan, met uitzondering van bedrijfswoningen.*

Zie het antwoord op vraag 6. De daar genoemde argumenten spelen evenzeer bij het vraagstuk van de nieuwbouw. Voor bedrijfswoningen geldt binnen de  $10^{-6}$ -plaatsgebonden risicocontour uiteraard wel een zeker risico, vergelijkbaar met dat voor gewone woningen. Dit wordt echter (conform de Schiphol-regelgeving) aanvaardbaar geacht, omdat zonder

de mogelijkheid van nieuwbouw de kans bestaat dat, vanwege de specifieke verbondenheid tussen bedrijf en woning, het opzetten of het voortzetten van een bedrijf ter plaatse onmogelijk zou worden.

9

*Waarom is er geen vertaling van de 40 Ke- en 55 Ke-waarden naar  $L_{den}$ ?*

De 40 Ke- en 55 Ke-contouren (en ook de 50 Ke-contour) hebben betrekking op de geluidsisolatie, zoals vastgelegd in de Regeling Geluidwerende Voorzieningen (RGV). Op dit moment wordt onderzoek verricht om deze Ke-contouren rondom Schiphol en de regionale velden om te zetten naar een  $L_{den}$ -contour. Hierbij wordt gezocht naar de best passende  $L_{den}$ -contour. Er zijn momenteel op Ke gebaseerde isolatiecontouren rondom de luchthavens Schiphol, Eelde, Lelystad, Maastricht en Rotterdam.

In afwachting van dit onderzoek is besloten in het ontwerpbesluit de 40 en 55 Ke te blijven hanteren. De verwachting is dat in 2009 het onderzoek naar de omzetting zal worden afgerond, waarna gekozen kan worden welke  $L_{den}$ -contouren deze Ke-contouren gaan vervangen. Dan zal ook de regelgeving waarin nog wordt gewerkt met isolatiecontouren in Ke worden aangepast.

10

*Waarom wordt er nog steeds met Ke-waarden gewerkt en niet enkel met  $L_{den}$ ?*

Zie het antwoord op vraag 9.

11

*Deelt u de mening dat door de eenheden van Ke en  $L_{den}$  contouren verwarring en onduidelijkheid kan ontstaan en dat dit ook onzekerheid met zich mee brengt omdat de twee overgebleven Ke-contouren later nog zullen worden omgezet in  $L_{den}$ ? Is het door deze onzekerheid mogelijk dat bestaande bebouwing in een ander contour komt te liggen?*

Zoals ik reeds in mijn antwoord bij vraag 9 heb aangegeven, wordt momenteel onderzoek verricht naar de omzetting van de nu nog bestaande Ke-contouren in  $L_{den}$ . Het streven is om waarden voor de  $L_{den}$ -contouren te bepalen die de Ke-contouren zo goed mogelijk benaderen. Centraal uitgangspunt hierbij is een zoveel als mogelijk beleidsneutrale omzetting vanuit zowel de belangen van de luchthaven en haar gebruikers als de belangen van de omgeving. Omdat Ke en  $L_{den}$  echter verschillende grootheden zijn, zal er altijd verschil gaan optreden tussen de oude Ke-contouren en de nieuwe  $L_{den}$ -contouren. Hierdoor is het mogelijk dat woningen die niet in de oude Ke-contour lagen, wel in de vervangende nieuwe  $L_{den}$ -contour komen te liggen en omgekeerd. Voor deze situaties zal bij het omzetten van de Ke- in  $L_{den}$ -contouren overgangsbeleid worden ontwikkeld.

12

*Kunt u nog eens nader toelichten hoe consistent de regeling in artikel 12 met de opbouw van binnen naar buiten met aflopende geluidsbelasting is als het gaat om contouren voor bedrijfswoningen?*

Evenals in de contour voor het  $10^{-5}$ -plaatsgebonden risico behoeven bedrijfswoningen in de 70 dB(A)  $L_{den}$ -contour niet aan de bestemming te worden onttrokken. Voor bedrijfswoningen geldt in relatie tot artikel 12 verder dezelfde onderbouwing als bij het antwoord op vraag 6.

In de AMvB is voor het provinciaal bestuur de verplichting opgenomen (artikel 19) om bij de vaststelling van een luchthavenbesluit een afweging te maken over de bestemming van de gronden gelegen in het gebied tussen de contour van de 56 dB(A) $L_{den}$  en de 48 dB(A) $L_{den}$  (voorheen de 35 en 20 Ke). Daarbij wordt met name gedacht aan een afweging over de wenselijkheid van (grootschalige) woningbouw en de bouw van geluidsgevoelige bestemmingen als scholen en ziekenhuizen in de omgeving van de luchthaven. Een overweging hierbij is of het vanwege andere zwaarwegende belangen noodzakelijk is om het aantal geluidgehinderden in de omgeving van de luchthaven toe te laten nemen. Een andere overweging kan zijn of de toename van geluidgehinderden bij een eventuele uitbreiding van de luchthaven in de toekomst voorkomen kan worden. Het is vervolgens aan provincies om in dit buitengebied al dan niet beperkingen aan de ruimtelijke ontwikkeling te verbinden.

Verder kunnen provincies ook op andere dan de voorgeschreven locaties handhavingpunten leggen of aparte grenswaarden in de handhavingpunten vaststellen. Desgewenst kunnen provincies ook in het buitengebied grenswaarden voor geluid in de vorm van handhavingpunten vaststellen.

Daarnaast kunnen provincies naast het beperkingengebied dat op grond van de AMvB in een luchthavenbesluit voor een specifieke luchthaven moet worden vastgesteld een groter gebied met ruimtelijke beperkingen uit oogpunt van geluid of externe veiligheid vaststellen. De beleidsvrijheid van provincies op dit punt kan ertoe leiden dat bijvoorbeeld nieuwbouwbeperkingen in een groter gebied gelden dan is voorgeschreven in de AMvB. De eisen uit de AMvB zijn minimumeisen: provincies zijn derhalve niet bevoegd om in een luchthavenbesluit kleinere gebieden of minder strenge beperkingen op te nemen dan voorgeschreven is.

Het wetsvoorstel RBML bepaalt dat indien een grenswaarde in een luchthavenbesluit of luchthavenregeling voor een burgerluchthaven van regionale betekenis wordt overschreden gedeputeerde staten maatregelen voorschrijven die naar hun oordeel bijdragen aan het terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer binnen de grenswaarden. Bij een luchthaven van nationale betekenis worden de maatregelen voorgeschreven door de minister van Verkeer en Waterstaat. De aard en duur van de maatregel is afhankelijk van de reden van de grenswaardenoverschrijding. Bijvoorbeeld: indien een grenswaarde in een handhavingpunt wordt overschreden, kan de maatregel inhouden dat de exploitant minder capaciteit op de baan toelaat. Het kan ook zijn dat een andere verdeling van het luchthavenluchtverkeer over de baan een oplossing voor de overschrijding kan zijn. Overtreding van een maatregel kan worden bestraft met een bestuurlijke boete.

*Ten aanzien van artikel 21: wordt de ontheffing verleend aan luchtvaartuigen of aan terreinen? Indien luchtvaartuigen: mag elk schoolplein dan gebruikt worden voor het oplaten van een luchtballon met mensen aan boord? Indien terreinen: hoe is dan de toestemming voor traumaheli's geregeld om overal te landen waar dat nodig is?*

Artikel 21 AMvB noemt de categorieën luchtvaartuigen waarvoor gedeputeerde staten – na inwerkingtreding van RBML – op grond van artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart een ontheffing mag afgeven voor het opstijgen of landen op een terrein dat geschikt is om door dit luchtvaartuig te worden gebruikt. Het moet daarbij gaan om een tijdelijke en uitzonderlijke situatie. Normaliter dient een luchtvaartuig immers, gelet op artikel 8.1a, op te stijgen en te landen op een luchthaven. Het terrein waar op grond van de ontheffing geland en gestart mag worden, dient uiteraard veilig te zijn. Daarom moet het terrein voldoen aan de eisen die zijn gesteld in de in voorbereiding zijnde ministeriële regeling, bedoeld in artikel 8a.1 van de Wet luchtvaart. Het antwoord op de vraag of een ballon met mensen aan boord mag opstijgen van een schoolplein is dus afhankelijk van de vraag of het schoolplein voldoet aan de eisen die aan ballonderreinen in de regeling worden gesteld en afhankelijk van de vraag of gedeputeerde staten een ontheffing van het gebod om uitsluitend op te stijgen van een luchthaven hebben verleend.

Gebleken is dat de redactie van artikel 8a.51 onvoldoende duidelijk is en vragen oproept. Om die reden wordt momenteel een wetsvoorstel voorbereid waarin een nieuwe tekst van artikel 8a.51 wordt voorgesteld. Dit wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart en enkele andere wetten, houdende diverse wijzigingen met betrekking tot de luchtvaart, zal binnenkort bij uw Kamer worden ingediend.

Voorts is gebleken dat de opsomming van categorieën luchtvaartuigen in artikel 21 van de AMvB nog moet worden aangevuld met enkele categorieën luchtvaartuigen waarvan het eveneens wenselijk is dat een ontheffing op grond van artikel 8a.51 kan worden afgegeven. Het betreft vliegtuigen die deelnemen aan een luchtvaartvertoning, watervliegtuigen, landbouwwliegtuigen en grote luchtschepen. Artikel 21 zal met deze categorieën worden aangevuld.

De situatie van de traumahelikopter is een andere dan die van de bemande ballon op het schoolplein. Alhoewel hier sprake is van een helikopter, en gedeputeerde staten om die reden bevoegd zijn om een ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik op grond van artikel 8a.51 af te geven, wordt het niet als wenselijk ervaren dat die praktijk voor de traumahelikopter gaat gelden. Voor het gebruik van de traumahelikopter is het, gelet op de aard van hun werk, van belang dat deze bij spoedeisende hulpverlening overal en altijd kan landen en opstijgen. Om die reden zal de traumahelikopter aan artikel 20 van de AMvB worden toegevoegd en daarmee behoren tot de categorie van luchtvaartuigen waarvoor, op grond van artikel 8a.50 van de Wet luchtvaart, de verbodsbepaling van artikel 8.1a niet van toepassing is. Een ontheffing van gedeputeerde staten is dan niet nodig. Specifiek in het geval van de traumahelikopters wordt daarbij als eis gesteld dat de helikopter wordt gebruikt door de houder van een Helicopter Emergency Medical service- vervoersvergunning op grond van artikel 16b van de Luchtvaartwet. De houder van een dergelijke vergunning voldoet namelijk aan de strenge eisen die gesteld worden aan het vliegen binnen en buiten de daglichtperiode onder de wettelijk voorgeschreven minimum-vlieghoogte. Ook andere luchtvaartuigen die spoedeisende hulpverlening bieden, ontbreken ten onrechte in artikel 20 van de AMvB en behoren daardoor nog niet tot de categorie van luchtvaartuigen die zijn vrijgesteld van het verbod van artikel 8.1a Wet luchtvaart. Ook politie- en brandwehelikopters en de Search and Rescue-helikopters dienen in het kader van de uitoefening van hun wettelijk opgedragen taken zonder een ontheffing van gedeputeerde staten van elk terrein gebruik te kunnen maken. Hetzelfde geldt voor de helikopters die worden gebruikt voor het treffen van spoedeisende maatregelen om schade aan transportleidingen te voorkomen. Om die reden zal artikel 20 van de AMvB ook met deze helikopters worden uitgebreid.

Tenslotte maak ik van de gelegenheid gebruik nog een tweetal wijzigingen van meer technische aard in het ontwerpbesluit aan te kondigen. De eerste wijziging betreft een nadere afstemming tussen dit ontwerpbesluit en de Woningwet op het vlak van isolatie van geluidgevoelige bestemmingen en de daarbij behorende maatregelen. De tweede wijziging betreft het neerleggen van een juridische basis in het ontwerpbesluit voor de formules voor de bepaling van de geluidsproductie in verband met de geluidsheffing burgerluchtvaart. Deze laatste wijziging is – na inwerking-treding van RBML – een uitwerking van artikel 8a.38 van de Wet luchtvaart.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings