

Vergaderjaar 2008–2009

**31 857**

## **Wijziging van de Wet luchtvaart en enkele andere wetten, houdende diverse wijzigingen met betrekking tot de luchtvaart**

**Nr. 5**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 2 april 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig en afdoende zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

### **1. Algemeen**

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorstel dat hier ter bespreking voor ligt. Zij onderschrijven de geformuleerde doelstellingen, maar hebben voorafgaand aan een definitieve standpuntbepaling enkele vragen. Deze zijn in dit verslag verwerkt.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben nog enkele nadere vragen. Deze zijn in dit verslag verwerkt.

De leden van de SP-fractie juichen het toe dat de regering een actief aandeelhouderschap bij Schiphol mogelijk wil maken. Dit is verstandig en kan erg nuttig zijn. Het verleden toont aan dat dit hard nodig is.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de voorgestelde wijziging van de Wet luchtvaart en enkele andere wetten, houdende diverse wijzigingen met betrekking tot de luchtvaart.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben een aantal vragen. Deze zijn in dit verslag verwerkt.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (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: Halsema (GL), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Vacature (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppéus (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 De Krom (VVD).

## **2. Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel I**

De leden van de PvdA-fractie vragen wat de reden was voor het feit dat de aanpassing van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart aan de Regeling burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) door een ongelukkige samenloop met andere wetsvoorstellen is komen te vervallen.

#### *Onderdeel D*

De leden van de CDA-fractie constateren dat de regering er met het onderhavige wetswijzigingsvoorstel voor wil zorgen dat de regering de kosten voor het goedkeuren (of wijzigen) van de onderhoudsprogramma's kan doorberekenen aan de aanvragers van de goedkeuring. Deze leden vragen wat de omvang van deze kosten is en of dit voorstel leidt tot een toename van de lasten voor het bedrijfsleven.

De leden van de PvdA-fractie vragen welke organisatie in Nederland bevoegd is tot de uitgifte van bewijzen van luchtwaardigheid. Ook deze leden willen graag weten hoe hoog de kosten zullen zijn van het in behandeling nemen van een goedkeuringsverzoek voor een onderhoudsprogramma.

De leden van de VVD-fractie hebben ook kennis genomen van het voorstel om de kosten van het goedkeuren of wijzigen van onderhoudsprogramma's door te berekenen aan de aanvragers. Deze leden willen graag weten hoe dit in andere landen is geregeld. Ook willen zij graag weten hoe dit in Nederland voor vergelijkbare branches is geregeld. Verder vragen de leden van de VVD-fractie welke financiële consequenties de regering verwacht voor de aanvragers van deze goedkeuringen of wijzigingen.

#### *Onderdeel E*

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom de erkenning van EG-beroepskwalificaties tot nu toe niet is geïmplementeerd met betrekking tot onderhoudstechnici. Deze leden vragen verder of dit betekent dat onderhoudstechnici uit EU-landen met buitenlandse diploma's tot nu toe niet toegelaten werden in Nederland, en of zij vanaf nu wel toegelaten worden.

#### *Onderdeel I*

De leden van de CDA-fractie herinneren de regering er aan dat zij een notitie heeft aangekondigd waarin zij een nadere invulling zal geven aan de sturende rol van de Staat als aandeelhouder. Inmiddels zien deze leden signalen dat het de goede kant op gaat: Schiphol is uit eigen beweging bezig tarieven te verlagen en met marktpartijen afspraken te maken over bijvoorbeeld parkeertarieven. Onverminderd deze positieve ontwikkeling, blijven de leden van de CDA-fractie uitkijken naar de toegezegde notitie. Zij vragen of er enig zicht is op wanneer deze naar de Kamer gezonden zal worden.

De leden van de CDA-fractie constateren dat het voorstel regelt dat de algemene vergadering van aandeelhouders instemming moeten verlenen aan elke investering die groter is dan 10% van het balanstotaal. Deze leden vragen hoe het stemrecht binnen de vergadering van aandeelhouders geregeld is.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat dit onderdeel van het wetsvoorstel het gevolg is van een toezegging uit 2006 aan de Eerste Kamer,

die inhoudt dat investeringen door Schiphol van meer dan 10% van het balanstotaal eerst ter goedkeuring aan de (overheids-)aandeelhouder moeten worden voorgelegd. Deze leden vragen waarom deze wetswijziging drie jaar op zich heeft laten wachten. Zij vragen verder of investeringen in nieuwe deelnemingen ook onder deze wetswijziging vallen en of de aankoop van 8% van de aandelen van Aéroports de Paris (AdP) onder deze bepaling zou zijn gevallen. Tevens vragen deze leden of desinvesteringen en verkoop van deelnemingen ook onder deze wetswijziging vallen.

De leden van de PvdA-fractie vragen ook of de statuten van de NV Luchthaven Schiphol aangepast worden aan deze wetswijziging. Verder vragen de leden van de PvdA-fractie of een verhoging van het percentage van de aandelen in Schiphol dat in overheidshanden is, een bijdrage zou kunnen leveren aan het weer op het oude niveau brengen van de gedaalde credit rating. Tevens vragen zij of de regering de mening deelt dat de credit rating van Schiphol van belang is in verband met het laag houden van de kapitaalkosten, en ook in verband met de gemaakte afspraken over superdividend.

De leden van de SP-fractie vragen op welke vlakken de regering verwacht het actieve aandeelhouderschap in de toekomst in te zetten.

De leden van de VVD-fractie vragen de regering om het voorstel rondom het actief aandeelhouderschap van Schiphol nader te motiveren. Waarom zijn de huidige inspraakmogelijkheden van de aandeelhouders onvoldoende? Deze leden vragen met name aandacht voor de verstrengeling van het publieke en private domein. Zij vragen verder waarom de regering dit recht van de aandeelhouders in de wet wil vastleggen. Wat betekent dit voor het publieke belang?

Ook vragen de leden van de VVD-fractie waarom er is gekozen voor goedkeuring bij investeringen vanaf een tiende van het balanstotaal van Schiphol. Kan de regering de keuze voor een tiende van het balanstotaal nader motiveren? Verder vragen zij of deze regel geen belemmeringen oplevert voor Schiphol.

#### *Onderdeel M*

De leden van de CDA-fractie lezen in de memorie van toelichting dat onderscheid tussen de stelsels van grenswaarden en regels voor regionale en nationale luchthavens niet wenselijk wordt geacht. Deze leden vragen om een toelichting op hoe dit zich verhoudt tot de discussie rondom het nieuwe normen- en handavingsstelsel rond Schiphol.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de wijziging van artikel 8.70 van de Wet luchtvaart zo begrepen kan worden, dat slechts tegen de minimumeisen die het Besluit burgerluchthavens geeft ten aanzien van de twee handavingspunten en geluidscontouren, geen beroep en bezwaar meer mogelijk is. Is het waar dat er bij nationale luchthavens nog wel beroep en bezwaar mogelijk is tegen bijvoorbeeld het ontbreken van meer dan twee handavingspunten, tegen de grenswaarden en tegen de rest van het desbetreffende luchthavenbesluit? Zo nee, waartegen is dan wel beroep en bezwaar mogelijk en waartegen niet? Welke wijziging brengt het wetsvoorstel hierin aan? Wat zouden de gevolgen zijn van het handhaven van de huidige wettekst naast de RBML?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen om een nadere onderbouwing van het voorstel om voor nationale burgerluchthavens een zelfde stelsel van grenswaarden en regels te laten gelden als voor de regionale luchthavens.

Deze leden vragen verder om een toelichting op hoe de regels voor een nationale luchthaven zich verhouden tot die voor een regionale luchthaven en tot die voor Schiphol.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat dit voorstel bij wijziging van de geluidsnormen concreet betekent voor 1) de beroepsprocedures, 2) de onderbouwing van grenswaarden en 3) de onderbouwing van regels voor het luchthavenverkeer en regels voor de ruimtelijke indeling voor Schiphol, overige nationale luchthavens en overige luchthavens.

De leden van de ChristenUnie vragen verder of de omvang van het luchtverkeer op een nationale luchthaven in de regio zodanig groot kan zijn, dat doelmatige regels en normen om de omgeving te beschermen en de veiligheid in de lucht te waarborgen anders van karakter moeten zijn dan voor een kleinere luchthaven, waarvoor de provincie het luchthavenbesluit vaststelt. Deze leden vragen of de regels in het Besluit burgerluchthavens voorschrijven dat in elk geval het geluidskarakter van elk woongebied op kaart moet worden aangegeven (bijvoorbeeld minimaal een onderscheid in woongebied met zeer goede, goede, matige, vrij slechte, slechte en zeer slechte geluidskwaliteit) en of die regels voorschrijven dat in elke woonwijk waarin volgens de dosis-effect-relatie meer dan 3% ernstig gehinderden of meer dan 2% ernstig slaapverstoorden kunnen voorkomen een lokale geluidsnorm wordt vastgesteld waar de luchthaven zich aan moet houden.

De leden van de ChristenUnie vragen ook waarom er geen beroep mogelijk is tegen het in het Besluit burgerluchthavens opgenomen stelsel van grenswaarden en regels, maar wel tegen de luchthavenbesluiten voor regionale en nationale luchthavens, terwijl het Besluit burgerluchthavens bepalend is voor de doelmatigheid van de te stellen grenswaarden en regels.

Deze leden vragen ten slotte hoe te motiveren is dat volgens de Wet Luchtvaart wel beroep mogelijk is tegen een luchthavenbesluit voor nationale luchthavens, maar niet tegen een luchthavenbesluit voor Schiphol.

De voorzitter van de commissie  
Jager

De adjunct-griffier van de commissie  
Tjink