

Vergaderjaar 2009–2010

31 857

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

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 26 november 2009

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart en enkele andere wetten, houdende diverse wijzigingen met betrekking tot de luchtvaart. Bij mijn beantwoording van de gestelde vragen houd ik de volgorde van het verslag aan. Enkele vergelijkbare vragen beantwoord ik gezamenlijk.

Tegelijk met deze nota dien ik een nota van wijziging in (Kamerstuk 31 857, nr. 7). In de afgelopen maanden is bij de finale voorbereidingen van de uitvoeringsregelgeving in het kader van de wijzigingswet van 18 december 2008 (Regeling burgerluchthavens en militaire luchthavens, RBML, Stb. 561) namelijk gebleken dat het wetsvoorstel op enkele wettechnische punten nog aanvulling behoeft. Voorts bleek het wenselijk om gedeputeerde staten in de Wet luchtvaart de mogelijkheid te bieden om tegen het overtreden van de voorschriften en beperkingen bij een ontheffing voor het tijdelijk gebruik van een terrein als luchthaven, op te treden met het opleggen van een bestuurlijke boete. Tevens is in de artikelen 5.5, 5.11 en 8a4 van de Wet luchtvaart een grondslag opgenomen voor de heffingsbevoegdheid van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) in verband met de werkzaamheden van de IVW inzake mogelijk te verlenen ontheffingen met betrekking tot de luchtverkeersregels en inzake de certificering van luchthavens. Voor werkzaamheden in het kader van de Luchtvaartwet en de Wet luchtvaart worden steeds zoveel mogelijk kostendekkende tarieven in rekening gebracht. Deze zijn opgenomen in de Regeling tarieven luchtvaart 2008. Voor de werkzaamheden met betrekking tot het verlenen van ontheffingen en het certificeren van luchthavens is vaststelling van een tarief nog niet mogelijk, omdat de grondslag voor doorberekening van de kosten ontbreekt. Door de voorgestelde wijziging van de Wet luchtvaart wordt het mogelijk nu ook voor deze werkzaamheden tarieven vast te stellen en in rekening te brengen bij de aanvrager van de ontheffingen respectievelijk het certificaat. Daarnaast maak ik van de gelegenheid gebruik om een wettechnische wijziging van de Wet wapens en munitie voor te stellen in verband met de inwerkingtreding van RBML.

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 RBML door een ongelukkige samenloop met andere wetsvoorstellen is komen te vervallen.

De fout is ontstaan doordat gedurende enige tijd drie wetsvoorstellen in procedure waren waarin artikel 11.16 werd gewijzigd: RBML, de wijzigingswet van 27 september 2007¹ en de wijzigingswet van 3 april 2008². Mede doordat RBML werd ingehaald door de twee andere wijzigingswetten is de onderlinge wetstechnische afstemming van de wijzigingen mislukt.

Onderdeel D (wijziging artikel 3.23)

De leden van de fracties van het CDA, de PvdA en de VVD vragen wat de omvang is van de kosten voor het goedkeuren (of wijzigen) van de onderhoudsprogramma's bedoeld in de voorgestelde wijziging van de Wet luchtvaart en of dit voorstel leidt tot een toename van de lasten voor het bedrijfsleven.

De kosten voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) voor de eerste goedkeuring van een onderhoudsprogramma zullen waarschijnlijk komen te liggen tussen € 493 en € 6328, de kosten voor het goedkeuren van wijzigingen tussen € 303 en € 4299. Deze kosten zullen worden doorberekend aan de sector. Het concrete tarief voor de sector zal onder andere afhankelijk zijn van de complexiteit van het luchtvaartuig en de vraag of het onderhoudsprogramma is gebaseerd op door de ontwerper goedgekeurde gegevens.

De voorgestelde wijziging van artikel 3.23 leidt inderdaad tot een toename van de lasten voor het bedrijfsleven, namelijk voor die bedrijven die luchtvaartuigen hebben ten aanzien waarvan het goedkeuren van onderhoudsprogramma's verplicht wordt. Luchtvaartuigen moesten altijd al beschikken over een onderhoudsprogramma. Voor de meer complexe luchtvaartuigen en voor luchtvaartuigen voor commercieel gebruik gold ook al een verplichte goedkeuring van dat programma. Voor de overige luchtvaartuigen, hoofdzakelijk luchtvaartuigen gebruikt in de kleine luchtvaart, zoals bijvoorbeeld zweefvliegtuigen, gold die verplichting niet. De Europese verordening stelt de goedkeuring nu voor alle luchtvaartuigen verplicht. Nu de verordening de mogelijkheid biedt om ook door daartoe bevoegde bedrijven onderhoudsprogramma's te laten goedkeuren kiest de IVW er voor dit zoveel mogelijk binnen de sector te laten plaatsvinden waardoor de financiële lasten voor het bedrijfsleven zoveel mogelijk worden beperkt. Van belang is in dat verband te vermelden dat de bevoegde bedrijven in de praktijk ook betrokken zijn bij het opstellen van het onderhoudsprogramma. Hierdoor en door de grote mate van expertise binnen deze bedrijven, zullen in vergelijking met de tijd die bij de Inspectie gemoeid is met het goedkeuren van onderhoudsprogramma's, door de bevoegde bedrijven minder uren behoeven te worden besteed aan de goedkeuringsprocedure, hetgeen uiteindelijk zal leiden tot weinig extra kosten voor eigenaren/houders van kleine luchtvaartuigen. Op deze manier kan het bedrijfsleven met weinig extra kosten voldoen aan de Europese regelgeving. Immers, de goedkeuringsverplichting zal weinig extra werk voor de bevoegde bedrijven met zich meebrengen juist vanwege de nauwe betrokkenheid bij de opstelling van het onderhoudsprogramma. De goedkeuring van het onderhoudsprogramma kan per type luchtvaartuig plaatsvinden wanneer de eigenaren/houders van luchtvaartuigen over meerdere van hetzelfde type luchtvaartuig beschikken, hetgeen ook de financiële lasten voor de eigenaren/houders drukt. Goedkeuring van onderhoudsprogramma's door bevoegde bedrijven, dus

¹ Wet van 27 september 2007 tot wijziging van de Wet luchtvaart en de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut ter uitvoering van vier EG-verordeningen in verband met het totstandkomen van een gemeenschappelijk Europees luchtruim (Stb. 405).

² Wet van 3 april 2008 tot wijziging van de Wet luchtvaart ter implementatie van richtlijn nr. 2006/23/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 5 april 2006 inzake een communautaire vergunning van luchtverkeersleiders (PbEU L 114) (Stb. 130).

binnen de sector zelf, zal dan ook leiden tot een zeer beperkte lastenverzwaring.

Met de verplichte goedkeuring is bovendien ook de veiligheid binnen de kleine luchtvaart ten volle gewaarborgd. Waar binnen Europa aanvankelijk grote verschillen bestonden in de aanpak van onderhoudsprogramma's tussen de lidstaten is met deze verplichting op dit punt uniformiteit bereikt.

De leden van de PvdA-fractie vragen welke organisatie in Nederland bevoegd is tot de uitgifte van bewijzen van luchtwaardigheid.

De minister van Verkeer en Waterstaat is hiertoe bevoegd en heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat hiermee belast. Voor een belangrijk deel betreft het de uitgifte van door de Europese verordening verplicht gestelde bewijzen van luchtwaardigheid.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de doorberekening van de kosten voor het goedkeuren (of wijzigen) van de onderhoudsprogramma's in andere landen is geregeld en hoe dit in Nederland voor vergelijkbare branches is geregeld.

Navraag in het Verenigd Koninkrijk, Zwitserland en Zweden leert dat ook daar de kosten verbonden aan de goedkeuring van vliegtuigonderhoudsprogramma's worden doorberekend aan de aanvragers. Mij zijn buiten de luchtvaart geen branches bekend met een verplichte goedkeuring van onderhoudsprogramma's. De Nederlandse scheepvaart- en spoorwegbranche kennen in elk geval geen goedkeuring van onderhoudsprogramma's.

Onderdeel E (wijziging artikel 3.30)

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom de erkenning van EG-beroepskwalificaties tot nu toe niet is geïmplementeerd met betrekking tot onderhoudstechnici en 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.

Bij de implementatie van de richtlijn erkenning EG-beroepskwalificaties in de Wet luchtvaart in 2008 is vergeten ook de erkenning van bewijzen van bevoegdheid voor onderhoudstechnici voor zweefvliegtuigen onder de werking van de richtlijn te brengen. Bij wijze van tijdelijke voorziening is deze omissie opgevangen door een bepaling toe te voegen aan de Regeling erkenning EG-beroepskwalificaties en bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart. De voorgestelde wijziging van artikel 3.30 strekt ter vervanging daarvan. Tussen 2004 en 2007 zijn overigens geen verzoeken ontvangen voor erkenning van buitenlandse onderhoudstechnici voor zweefvliegtuigen.

Onderdeel I (wijziging artikel 8.2a)

De leden van de CDA-fractie vragen wanneer de Kamer de eerder toegezegde notitie ontvangt over de sturende rol van de Staat als aandeelhouder.

De minister van Financiën heeft deze brief inmiddels, op 24 april 2009, aan uw Kamer gestuurd.

Deze leden vragen verder hoe het stemrecht binnen de vergadering van aandeelhouders geregeld is.

Binnen de algemene vergadering van aandeelhouders geeft elk aandeel recht op één stem. De Staat der Nederlanden bezit 69,77% van de aandelen. Indien in de wet of in de statuten niet anders is bepaald, worden besluiten genomen bij volstreekte meerderheid van de uitgebrachte stemmen.

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom deze wetswijziging drie jaar op zich heeft laten wachten en of de statuten van de NV Luchthaven Schiphol aangepast worden aan deze wetswijziging.

In antwoorden op vragen uit de Eerste Kamer heeft de minister van Financiën bij brief van 31 januari 2008 meegedeeld dat deze wijziging zou worden meegenomen bij een zich daarvoor lenend toekomstig wetsvoorstel. De wetswijziging had geen haast, zo heeft hij toen aangegeven, aangezien de inhoud van de wijziging waarschijnlijk al eerder zou worden vastgelegd in de statuten (hetgeen inderdaad is gebeurd). Het onderhavige wetsvoorstel is sindsdien het eerste wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart waarin dit onderwerp goed kan worden ingepast.

Deze leden 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.

Nieuwe deelnemingen vallen onder de voorgestelde wetswijziging als het gaat om een besluit tot investeringen ter waarde van ten minste tien procent van het balanstotaal. De waarde van het belang dat Schiphol genomen heeft in Aéroports de Paris ligt daar net onder. Het besluit tot samenwerking tussen Schiphol en Aéroports de Paris was echter om andere reden reeds onderworpen aan de goedkeuring van de algemene vergadering van aandeelhouders. De statuten van Schiphol bepalen namelijk dat het aangaan of verbreken van een duurzame samenwerking van de vennootschap met een andere rechtspersoon of vennootschap is onderworpen aan de goedkeuring van de algemene vergadering. Het besluit tot samenwerking tussen Schiphol en Aéroports de Paris is dan ook ter goedkeuring voorgelegd aan de algemene vergadering van aandeelhouders en is goedgekeurd.

Desinvesteringen en verkoop van deelnemingen vallen niet onder de voorgestelde wetswijziging. De gewijzigde statuten bepalen echter dat ook een besluit tot desinvesteringen ter waarde van ten minste tien procent van het balanstotaal onderworpen is aan de goedkeuring van de algemene vergadering van aandeelhouders. Ook verkoop van deelnemingen is onder bepaalde voorwaarden op grond van de statuten onderworpen aan goedkeuring van de aandeelhouders.

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.

Het ligt niet in de lijn der verwachting dat een verhoging van het percentage van de aandelen in Schiphol dat in overheidshanden is, invloed heeft op de credit rating van de onderneming. Reeds nu kent Standard & Poor's Schiphol een rating toe op een zogenoemde «standalone-basis», dat wil zeggen ongeacht of de aandelen in handen zijn van de staat, en een afzonderlijke rating op basis van haar criteria voor «government-related entities». Op 14 september 2009 heeft Standard & Poor's de «stand-alone rating» voor Schiphol verlaagd van A naar A-. Tegelijk verhoogde S&P de rating met één «notch» door het toepassen van de criteria voor «government-related entities». Uiteindelijk handhaaft S&P daarmee de credit rating van Schiphol op A. De in oktober vorig jaar nog naar beneden bijgestelde outlook van «negative» wordt nu weer teruggezet op «stable». Het meerderheidsbelang van de staat wordt dus nu al meegenomen; verhoging van het percentage heeft naar verwachting geen aanvullend effect.

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 credit rating heeft inderdaad invloed op de kapitaalkosten voor Schiphol. Ook de situatie op de kapitaalmarkten en de economische vooruitzichten spelen daarbij echter een belangrijke rol. Ten aanzien van de eventuele uitkering van een tweede tranche van een superdividend in 2009 heeft altijd de voorwaarde gegolden van het behoud van een credit rating door Schiphol van minimaal single A flat. In die zin is de credit rating dus van belang in verband met de gemaakte afspraken over het superdividend. Overigens is de minister van Financiën in antwoord op Kamervragen van de PvdA-fractie nader ingegaan op het verband tussen de credit rating en het superdividend (Aanhangsel Handelingen II 2008/09, nr. 1922).

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

De Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid (Kamerstukken II 2007/08, 28 165, nr. 69) beschrijft uitgebreid op welke vlakken het kabinet zich wil richten bij zijn meer actieve aandeelhouderschap. Kort gezegd gaat het om de statuten (doelomschrijving), investeringsvoorstellen, strategie en beloningsbeleid.

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? Zij vragen verder waarom de regering dit recht van de aandeelhouders in de wet wil vastleggen. Wat betekent dit voor het publieke belang? Levert deze regel geen belemmeringen op voor Schiphol? Bij de plenaire behandeling van wetsvoorstel 28 074 inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol in de Eerste Kamer heeft de toenmalige minister van Financiën op 20 juni 2006 de toezegging gedaan om in de wet op te nemen dat investeringen door N.V. Luchthaven Schiphol van meer dan 10% van het balanstotaal door de aandeelhouders moeten worden goedgekeurd. De nu voorliggende wetswijziging geeft uitvoering aan deze toezegging. De statuten van de N.V. Luchthaven Schiphol zijn al dienovereenkomstig aangepast. Er is wat dit betreft dan ook geen sprake van uitbreiding van de inspraakmogelijkheden van de aandeelhouders. Er is alleen sprake van een extra wettelijke verankering. Het kabinet is van mening dat borging van het publieke belang beter kan plaatsvinden indien de aandeelhouder met een dergelijk grote investering moet instemmen. Het kabinet heeft op geen enkele wijze de indruk dat deze regel belemmeringen oplevert voor Schiphol. 10% van het balanstotaal van Schiphol betekent feitelijk een drempel van ruim 500 miljoen euro waarboven een investering (pas) is onderworpen aan de goedkeuring door de algemene vergadering van aandeelhouders. Dat is een fors bedrag, waarvoor de onderneming waarschijnlijk niet met regelmaat voor goedkeuring langs de aandeelhouder zal hoeven gaan.

Onderdeel M (wijziging artikel 8.70)

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 handhavingstelsel rond Schiphol.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen om een toelichting op hoe de regels voor een nationale luchthaven zich verhouden tot die voor een regionale luchthaven en tot die voor Schiphol.

Voor Schiphol wordt een nieuw normenstelsel uitgewerkt zonder handhavingspunten. De kern van het nieuwe stelsel bestaat uit regels voor strikt geluidpreferent baangebruik met daarnaast normen voor de totale milieueffecten. Met het huidige stelsel wordt niet het meest optimale gebruik gestimuleerd, omdat gelet op de handhavingspunten het soms noodzakelijk is een minder geluidpreferente baancombinatie in te zetten. In de situatie voor Schiphol hebben we het over 5 start- en landingsbanen met in de huidige systematiek 35 handhavingspunten voor het etmaal en 25 handhavingspunten voor de nacht. Omdat de situatie op luchthavens van regionale en nationale betekenis zo sterk afwijkt van die op Schiphol, is het nieuwe stelsel voor Schiphol niet toepasbaar op deze luchthavens. Op deze luchthavens is veelal sprake van één start- en landingsbaan. In het voor deze luchthavens geldende stelsel met grenswaarden is sprake van twee handhavingspunten in het verlengde van de start- en landingsbaan. Deze zijn gericht op het begrenzen van het totale volume van geluid en niet zozeer op de verdeling van het geluid over de omgeving. Waar sprake is van woongebieden in de nabijheid van de luchthaven, is wel een extra handhavingspunt voorgeschreven.

Er is geen verschil in systematiek voor luchthavens van regionale en nationale betekenis. Hier betreft het enige verschil de instantie (provincie of rijk) die de luchthavenbesluiten of luchthavenregelingen vaststelt.

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 handhavingspunten 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 handhavingspunten, 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. Ook vragen zij wat dit voorstel bij wijziging van de geluidsnormen concreet betekent voor de beroepsprocedures en de onderbouwing van grenswaarden.

De voorgestelde wijziging moet zo begrepen worden, dat tegen de minimumeisen die het Besluit burgerluchthavens geeft ten aanzien van de handhavingspunten en geluidscontouren, geen beroep meer mogelijk is¹. Het Besluit burgerluchthavens (BBL) is een algemeen verbindend voorschrift dat voor luchthavens van regionale betekenis (minimum)regels stelt voor de locatie van handhavingspunten met grenswaarden voor de geluidbelasting en (minimum)regels voor de ruimtelijke indeling. De voorgestelde wijziging van artikel 8.70 leidt ertoe dat de regering gehouden is om, bij het vaststellen van een luchthavenbesluit voor een luchthaven van nationale betekenis, ten minste deze regels van het BBL toe te passen (waarmee tevens toepassing van dezelfde systematiek op alle luchthavens van regionale en nationale betekenis is gewaarborgd). De in het luchthavenbesluit op te nemen locatie van de grenswaarden in het verlengde van de baan volgt in dat geval rechtstreeks uit het BBL en is daarmee in beginsel onttrokken aan de bestuursrechtelijke rechtsbescherming. Dat geldt niet voor de hoogte van de grenswaarde op die locatie; die hoogte is berekend op basis van de invoerset van het luchthavenluchtverkeer dat op de luchthaven wordt toegestaan en volgt dus niet rechtstreeks uit het BBL. Tegen de hoogte van deze grenswaarden blijft rechtsbescherming openstaan. Daarnaast staat rechtsbescherming open tegen de locatie en de

¹ Bezwaar is niet aan de orde, ervan uitgaande dat bij de voorbereiding van het besluit afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht zal worden toegepast. Uit artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht volgt dat de bezwaarfase dan vervalt.

hoogte van de overige grenswaarden die op grond van het BBL zijn voorgeschreven. Ook daarvan volgt de exacte locatie en de hoogte niet rechtstreeks uit het BBL. Ook indien de regering, al dan niet naar aanleiding van de ingediende zienswijzen tegen het ontwerp-luchthavenbesluit, nog extra grenswaarden vaststelt, staat daartegen rechtbescherming open, evenals tegen de afwijzing van een verzoek om extra grenswaarden op te nemen.

Zonder de voorgestelde wijziging van artikel 8.70 zou de regering bij elk luchthavenbesluit voor een luchthaven van nationale betekenis, de daarin opgenomen regels omtrent de grenswaarden voor de geluidbelasting en de regels voor de ruimtelijke indeling zelfstandig moeten onderbouwen, ook als die regels identiek zijn aan de minimumeisen voor luchthavens van regionale betekenis in het BBL en door derden niet is verzocht om verder te gaan dan dat minimum.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat dit voorstel bij wijziging van de geluidsnormen concreet betekent voor de onderbouwing van regels voor het luchthavenverkeer en regels voor de ruimtelijke indeling voor Schiphol.

De voorgestelde wijziging heeft geen betekenis voor de regels die in een luchthavenbesluit worden opgenomen voor het luchthavenluchtverkeer, zoals de openstellingstijden van de luchthaven, en voor Schiphol. Het Besluit burgerluchthavens bevat namelijk geen bepalingen over het luchthavenluchtverkeer en heeft geen betrekking op Schiphol.

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 omvang van het luchtverkeer is geen reden voor een verschil in regels en normen op een grote of een kleinere luchthaven. Uitgaande van een bepaalde hoeveelheid verkeer op een luchthaven wordt – met inachtneming van dezelfde regels en normen – het beperkingengebied in verband met geluid, externe veiligheid en vliegveiligheid vastgesteld. Naarmate er meer verkeer op een luchthaven wordt afgehandeld is het beperkingengebied en daarmee het gebied waarbinnen een bepaalde mate van bescherming wordt geboden groter. Het Besluit burgerluchthavens gaat wat geluid betreft uit van een bepaalde mate van geluidbelasting (gebaseerd op de dosismaat L_{den}) en een daarbij behorende mate van bescherming in de vorm van bouwbeperkingen en niet van een bepaalde mate van geluidskwaliteit. Daarnaast biedt het Besluit burgerluchthavens nog bescherming op locaties met woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen op of in de nabijheid van de geluidcontour van 56 dB(A) L_{den} . Op dergelijke locaties moeten – evenals in het verlengde van de start- en landingsbaan – handhavingpunten worden vastgesteld. Met de keuze voor de dosismaat L_{den} wordt aangesloten bij de ontwikkelingen in Europees verband.

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.

In de RBML-wet is beroep op de bestuursrechter opengesteld tegen het luchthavenbesluit (artikel 12.1 Wet luchtvaart) door artikel 8.2 Algemene wet bestuursrecht niet van toepassing te verklaren. Met betrekking tot het Besluit burgerluchthavens is een voorhangprocedure in de wet opgenomen. De achtergrond hiervan is dat het niet doelmatig is als in het kader van de rechtsbescherming tegen het luchthavenbesluit telkens ook het gekozen (minimum)normenstelsel ter discussie gesteld zou kunnen worden. Anders dan een luchthavenbesluit is het normenstelsel van het BBL niet het resultaat van een locatiespecifieke afweging. Het normenstelsel van het BBL op zichzelf leidt dan ook niet tot rechtsgevolgen voor belanghebbenden. Dat stelsel geldt voor alle luchthavens van regionale betekenis, en het is de bedoeling om dat stelsel eveneens toe te passen voor alle luchthavens van nationale betekenis.

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 motivering ligt in het totale proces dat aan de voorbereiding van een luchthavenbesluit voor Schiphol voorafgaat en met name ook de betrokkenheid van de Tweede Kamer hierbij. Hierover is bij de behandeling van de Schipholwet uitgebreid gesproken. De formele procedure van een luchthavenbesluit omvat uiteraard de voorbereidingsprocedure met inspraak (op grond van de Algemene wet bestuursrecht), voorhang in de Tweede Kamer en advisering door de Raad van State. Voor Schiphol gaat daaraan bovendien nog een uitgebreid traject vooraf met onderzoek, advisering en overleg met alle belanghebbende partijen (denk bijvoorbeeld aan de Alderstafel). Over de resultaten hiervan vindt bovendien – los van de eerdergenoemde voorhang – ook overleg met de Tweede Kamer plaats. In dit totale proces worden aldus alle belangen voldoende uitgebreid afgewogen.

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