

31898

Wet beperkingengebied buitenlandse luchthaven

Plenaire behandeling, 1^o termijn Paulus Jansen (SP)

MdV,

Voorzitter,

Dit wetsvoorstel is ingediend in maart 2009.

De schriftelijke behandeling liep zeer voorspoedig, waarna ik op 15 oktober 2009, in de veronderstelling dat de plenaire afronding binnen enkele weken zou plaatsvinden, een amendement heb ingediend.

Die inschatting bleek niet te kloppen, waardoor ik nu waarschijnlijk een nieuw Nederlands record “langs liggend amendement” heb gevestigd. Dank aan de staatssecretaris en zijn voorgangers dat zij dit mogelijk gemaakt hebben!

Wat de SP-fractie betreft horen buitenlandse luchthavens qua milieueisen, veiligheidseisen en beperkingen aan het grondgebruik exact hetzelfde behandeld te worden als Nederlandse luchthavens.

Ook de rechtszekerheid van belanghebbenden en financiële vergoedingen voor benadeelden dienen op dezelfde leest geschoeid te zijn.

De regering stelde in de memorie van toelichting dat dit uitgangspunt ook ten grondslag ligt aan het wetsvoorstel, maar de SP-fractie is er nog niet van overtuigd dat de lat materieel gezien even hoog ligt bij binnenlandse en buitenlandse luchthavens.

Uiteraard is het begrijpelijk dat af en toe de techniek van de wet moet afwijken, bijvoorbeeld omdat bepaalde afspraken over Duitse luchthavens in verdragen zijn vastgelegd.

Maar dat zou niet mogen leiden tot een lager beschermingsniveau dan wel extra beperkingen aan het gebruik van gronden in overigens vergelijkbare situaties.

Kan de staatssecretaris aangeven op welke punten er na de inwerking treding van dit wetsvoorstel nog verschillen overblijven, en waarom?

Een voorbeeld van een verschil lijkt de SP-fractie de kan-bepaling over een schadevergoeding voor omwonenden, het treffen van geluidwerende voorzieningen en een vergoeding aan betrokken gemeenten.

Waarom is dit geen moet-bepaling, zoals bij Nederlandse luchthavens?

Wat mij ook merkwaardig voorkomt is de uitzondering op het principe “de vervuiler betaalt” voor de buitenlandse luchthavens.

Waarom zou in deze gevallen de Nederlandse belastingbetaler moeten opdraaien voor de kosten van flankerend beleid?

Als de staatssecretaris de logica van deze kritiek onderschrijft: is hij bereid om actie te ondernemen om aan deze ongelijkheid een eind te maken.

In de MvT wordt ook gesteld: “Het beperkingengebied komt in plaats van de huidige geluidszone. Een belangrijk verschil is dat binnen de zone bepaalde geluidnormen van toepassing zijn, en dat dit binnen een beperkingengebied niet het geval is.” Vervolgens wordt geconcludeerd dat dit materieel niet veel verschil maakt.

Mij lijkt dat als er binnen de geluidzone wel geluidnormen van toepassing zijn en binnen het beperkingengebied niet er wel degelijk sprake is van een lager beschermingsniveau.

Graag een overtuigende toelichting op dit punt!

Dit wetsvoorstel reguleert het ruimtegebruik in de nabijheid van luchthavens. Het andere aspect, “het geven van grenswaarden en regels voor het luchthavenluchtverkeer, gericht tot de luchtvaartsector” is niet opgenomen in het wetsvoorstel.

Ik neem aan omdat dit verdragrechtelijk geregeld is.

Klopt die veronderstelling en zo ja, kan de staatssecretaris aangeven in hoeverre ook op dit punt de lat even hoog ligt als bij binnenlandse luchthavens?

En als die lat minder hoog ligt: hoe gaat de Nederlandse regering er zo snel mogelijk voor zorgen dat de bewoners van de grensgebieden mogen rekenen op een gelijk beschermingsniveau?

De precieze invulling van de ruimtelijke regulering ten gevolge van een buitenlandse luchthaven wordt bij AMvB geregeld in het Besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven.

Dit besluit bepaalt dus in hoge mate of het algemene uitgangspunt, gelijke monniken, gelijke kappen ook echt wordt toegepast.

Om deze reden heb ik twee jaar geleden een amendement ingediend dat voor deze AMvB de betrokkenheid van de Kamer regelt.

In maart jl. heeft de staatssecretaris in een nota van wijziging dit amendement overgenomen, waarvoor dank.

Om die reden kan ik mijn amendement op nr.7 nu intrekken.

Dan nog een vraag over vliegveld Brüggen. Ten tijde van de indiening van het wetsvoorstel had het betrekking op drie vliegvelden: Weeze, Brüggen en Geilenkirchen.

Op het voormalige militaire vliegveld Brüggen zijn de Engelsen al jaren terug vertrokken.

De militaire functie is verdwenen.

In Soesterberg is in een vergelijkbare situatie de bestemming van het voormalige vliegveld gewijzigd in hoofdzakelijk natuur en deels woningbouw en musea.

Daarmee zijn ook de beperkingen aan het ruimtegebruik in de omgeving geschrapt.

Waarom is dit bij Brüggen nog niet gebeurd?

Onderschrijft de staatssecretaris dat hier een lijk in de kast ligt, waardoor op termijn de regio Roermond plotseling weer geconfronteerd kan worden met de reactivering en de daarbij horende herrie en ruimtelijke beperkingen?

Gaat de Nederlandse regering stappen ondernemen richting Duitsland om de luchtvaartbestemming van de voormalige basis Brüggen zo snel mogelijk te laten schrappen?

Op dit punt overweeg ik een motie.

Voorzitter, ik sluit af.

De SP-fractie vindt dat het beperkingengebied van luchthavens zou moeten volgen uit de randvoorwaarden van acceptabele overlast voor omwonenden.

Wij vinden het onacceptabel dat op dit moment de omgekeerde weg bewandeld wordt: de luchtvaartactiviteiten zijn een gegeven, het beperkingengebied moet deze activiteiten faciliteren.

Het meest wrange voorbeeld daarvan is vliegvelden Geilenkirchen, waar stokoude AWACS-toestellen nog steeds het leven van 41.000 Limburgers mogen vergallen.

Het beperkingengebied voor de leefbaarheid van de bewoners is tientallen keren zo groot als nodig is, wanneer er geïnvesteerd zou worden in elementaire geluidsarme en schonere vliegtuigen.

Hoe lang laat de staatssecretaris van milieu deze omgekeerde wereld nog bestaan?

(6min)