



## Overzicht van stemmingen in de Tweede Kamer

afdeling **Inhoudelijke Ondersteuning**

*aan* De leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

*datum* 19 oktober 2007

Betreffende wetsvoorstel:

**30452** 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)

### Eindstemming wetsvoorstel

Het wetsvoorstel is op 18 oktober 2007 aangenomen door de Tweede Kamer. PvdA, GroenLinks, D66, PvdD, VVD, ChristenUnie, SGP, CDA en lid Verdonk stemden voor. De stemmingen over de amendementen en moties vonden plaats op 18 oktober 2007.

### Overgenomen amendementen

#### Artikel I onderdeel F

12 (Haverkamp)

Eventuele decentralisatie van de luchthaven Eelde dient pas plaats te vinden wanneer de Tweede Kamer de mogelijkheid heeft gehad om hierover te spreken. Dit amendement biedt deze mogelijkheid.

Dit amendement regelt daartoe dat de burgerluchthaven Eelde voorlopig van nationale betekenis blijft. Indien gewenst kan de wetgever de nationale status van de luchthaven Eelde laten vervallen door het nieuwe artikel IA in werking te laten treden. De luchthaven Eelde wordt dan op grond van het tweede lid van artikel 8.1 automatisch een luchthaven van regionale betekenis. Het ontwerp van de voordracht voor de inwerkingtreding van artikel IA dient aan de Tweede Kamer te worden voorgelegd.

Amendementen zijn in volgorde van stemming - op artikelnummer - weergegeven: allereerst de aangenomen en/of overgenomen amendementen, vervolgens de verworpen of ingetrokken amendementen en tenslotte eventuele moties. Vervangen amendementen zijn d.m.v. een → aangegeven: bijv. 7 → 8 → **20**. Amendement nr. 7 is vervangen door amendement nr. 8, dat op zijn beurt vervangen is door amendement nr. 20. De vette notatie van het stuknummer geeft aan dat dit het definitieve amendement is. De stemmingslijsten worden gemaakt op basis van de ongecorrigeerde draad van de vergadering.



datum 19 oktober 2007

blad 2

### **Overgenomen.**

#### **Artikel I onderdeel F**

13 (Haverkamp)

Eventuele decentralisatie van de luchthaven Maastricht dient pas plaats te vinden wanneer de Tweede Kamer de mogelijkheid heeft gehad om hierover te spreken. Dit amendement biedt deze mogelijkheid.

Dit amendement regelt daartoe dat de burgerluchthaven Maastricht voorlopig van nationale betekenis blijft. Indien gewenst kan de wetgever de nationale status van de luchthaven Maastricht laten vervallen door het nieuwe artikel IA in werking te laten treden. De luchthaven Maastricht wordt dan op grond van het tweede lid van artikel 8.1 automatisch een luchthaven van regionale betekenis. Het ontwerp van de voordracht voor de inwerkingtreding van artikel IA dient aan de Tweede Kamer te worden voorgelegd.

### **Overgenomen.**

#### **Artikel I onderdeel F**

14 (Haverkamp)

Eventuele decentralisatie van de luchthaven Rotterdam dient pas plaats te vinden wanneer de Tweede Kamer de mogelijkheid heeft gehad om hierover te spreken. Dit amendement biedt deze mogelijkheid.

Dit amendement regelt daartoe dat de burgerluchthaven Rotterdam voorlopig van nationale betekenis blijft. Indien gewenst kan de wetgever.

### **Overgenomen.**

#### **Artikel I onderdeel F**

16 (Haverkamp)

Dit amendement regelt in onderdeel I dat de militaire luchthavens een luchthaven van nationale betekenis worden op het moment dat wordt besloten om van deze luchthavens een burgerluchthaven te maken.

Eventuele decentralisatie van deze luchthavens dient volgens de indiener pas plaats te vinden wanneer de Staten-Generaal de mogelijkheid hebben gehad om hierover te spreken. Dit amendement regelt derhalve dat de regering de nationale status van deze luchthavens kan laten vervallen door dit bij algemene maatregel van bestuur te regelen. De regering dient het ontwerp van deze algemene maatregel van bestuur aan de Staten-Generaal te over te leggen.

Onderdeel II regelt dat artikel 8.1, vierde lid, na inwerkingtreding van dit artikel aangepast kan worden door artikel IA in werking te laten treden.

Vijf jaar na de inwerkingtreding – en wellicht eerder – zal er namelijk geen sprake meer zijn van aanwijzingen op grond van de Luchtvaartwet van luchthavens als militaire luchthaven. In artikel 8.1, vierde lid, kan dan derhalve sub a vervallen.

### **Overgenomen.**

#### **Artikel I onderdeel K**

11 (Haverkamp)

Dit amendement maakt het mogelijk om gelijktijdig met de verklaring veilig gebruik luchtruim het nieuwe of gewijzigde luchthavenbesluit te toetsen aan de bepalingen die in of



datum 19 oktober 2007

blad 3

krachtens artikel 8.1a en de afdelingen 8.3.1 en 8.3.2 zijn vastgelegd en waar provinciale staten rekening mee moeten houden bij de vaststelling van een luchthavenbesluit. Hieronder valt bijvoorbeeld de toets of wordt voldaan aan de bepalingen die zijn vastgelegd in het Besluit burgerluchthavens of een toets of het openbaar karakter van de luchthaven nog voldoende wordt gewaarborgd als gevolg van de gebruiksbepalingen van een luchthavenbesluit. Ook valt hierbij te denken aan een toets of wordt voldaan aan de wensen die door de Rijksoverheid in beleid over (de beschikbaarheid van) luchthavens van regionale betekenis zijn vastgelegd, bijvoorbeeld in een Luchthavennota.

Indien provinciale staten niet uit eigener beweging het luchthavenbesluit aanpassen na de mededeling van de minister van Verkeer en Waterstaat dat een luchthavenbesluit niet in overeenstemming is met de wet of het rijksbeleid ten aanzien van luchthavens, bestaat op grond van artikel 8.60 de mogelijkheid voor de minister een aanwijzing te geven het luchthavenbesluit hiermee in overeenstemming te brengen. Artikel 8.60 is daarom uitgebreid.

Deze bepalingen zijn ook van toepassing op luchthavens met een luchthavenregeling doordat de nieuwe artikelen 8.47a en 8.49a in artikel 8.64, zesde lid, op deze luchthavens van toepassing is verklaard.

### **Overgenomen.**

#### **Artikel I onderdeel F**

##### 17 (Haverkamp)

Dit amendement regelt dat de luchthaven Twenthe van nationale betekenis wordt als hier een burgerluchthaven gevestigd wordt. Eventuele decentralisatie van deze luchthaven dient volgens de indiener namelijk pas plaats te vinden wanneer de Tweede Kamer der Staten-Generaal de mogelijkheid heeft gehad om hierover te spreken. Dit regelt dit amendement derhalve ook.

##### Onderdeel I

Dit onderdeel regelt dat als bij inwerkingtreding van de wet de huidige militaire luchthaven Twenthe nog steeds een militaire luchthaven is en het militaire gebruik van deze luchthaven wordt beëindigd en er een burgerluchthaven gevestigd zal worden, dat deze burgerluchthaven dan van nationale betekenis is.

##### Onderdeel II

Onderdeel II regelt dat artikel 8.1, vierde lid, na inwerkingtreding van dit artikel aangepast kan worden door artikel IA in werking te laten treden. Vijf jaar na de inwerkingtreding – en wellicht eerder – zal er namelijk geen sprake meer zijn van aanwijzingen op grond van de Luchtvaartwet van luchthavens als militaire luchthaven. In artikel 8.1, vierde lid, kan dan derhalve sub a vervallen.

##### Onderdeel III

Ingeval bij inwerkingtreding van de wet de luchthaven Twenthe reeds een burgerluchthaven is, regelt onderdeel III dat deze luchthaven dan van nationale betekenis wordt door artikel IB in werking te laten treden.

##### Onderdelen IV en VI

Onderdeel IV regelt dat de wetgever desgewenst de nationale status van de luchthaven Twenthe kan laten vervallen door het nieuwe artikel IC in werking te laten treden. De betreffende luchthaven wordt dan op grond van het tweede lid van artikel 8.1 automatisch een luchthaven van regionale betekenis. Onderdeel VI regelt hierbij dat het ontwerp van de



datum 19 oktober 2007

blad 4

voordracht voor de inwerkingtreding van artikel IB aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal dient te worden voorgelegd.

Onderdeel V

Onderdeel V biedt de mogelijkheid de procedure en de onderzoeken die zijn verricht om op grond van de Wet luchtvaart een burgerluchthaven van regionale betekenis te vestigen in Twente, te betrekken bij de besluitvorming omtrent het vestigen van een luchthaven van nationale betekenis op die plek.

**Overgenomen.**

#### **Artikel I onderdeel F**

27 → 28 (Cramer)

Met dit amendement wordt de betrokkenheid van de Kamer bij de totstandkoming van de AMvB Besluit Burgerluchthavens geregeld door middel van een voorhangprocedure. Dit is nodig omdat in de AMvB regels kunnen worden opgenomen ten aanzien van onder meer geluid, externe veiligheid en vluchten van bijzonder belang.

**Overgenomen.**

#### **Artikel I onderdeel K**

20 (Tang)

Dit amendement beoogt om bij luchthavens met een nationale betekenis het luchthavenbesluit eerst bij het parlement voor te hangen, teneinde een voldoende mate van democratische controle te verzekeren en tot een goede afweging te komen van de diverse belangen die zijn gemoeid bij een dergelijk luchthavenbesluit. Deze voorhangprocedure is vergelijkbaar met de bestaande voorhangprocedure voor het LVB en LIB bij de luchthaven Schiphol.

**Overgenomen.**

#### **Artikel I onderdeel K**

35 (Tang / Haverkamp)

Dit amendement beoogt de bevoegdheid om de samenstelling van de Commissies Regionaal Overleg bij Provinciale Staten, waarbij deze bevoegdheid niet kan worden overgedragen aan Gedeputeerde Staten. De indieners hechten aan een zo groot mogelijk draagvlak bij de totstandkoming van (nieuwe) luchthavenbesluiten, en voor zover van toepassing, luchthavenregelingen. De belangen van omwonenden, gebruikers (o.a. luchtvaartmaatschappijen) en het milieu dienen daarbij zoveel mogelijk te worden gerespecteerd, waarbij wordt gestreefd naar een zo groot mogelijk draagvlak onder alle belanghebbenden. In de toetsing op basis van artikel 8.49a wordt daarbij ook getoetst of en hoe een zo groot mogelijk draagvlak is nagestreefd en verkregen. De indieners staat een overlegmodel voor ogen dat vergelijkbaar is met de Alderstafel bij Schiphol en het GLOBE-overleg bij Eindhoven.

**Overgenomen.**



datum 19 oktober 2007

blad 5

## **Aangenomen amendementen**

### **Artikel I onderdeel K**

19 → 33 (Tang)

Dit amendement beoogt in de Wet luchtvaart vast te leggen dat het vaststellen van een luchthavenbesluit of luchthavenregeling door provinciale staten dient te geschieden en dat deze bevoegdheid niet overdraagbaar is aan gedeputeerde staten. Hiermee wordt afgeweken van de systematiek van de huidige Provinciewet en wordt beoogd een voldoende mate van democratische controle te verzekeren op de belangenafweging die gemaakt wordt in genoemde besluiten en regelingen.

**Aangenomen. Voor stemden SP, PvdA, GroenLinks, D66, PvdD, ChristenUnie, SGP en CDA.**

### **Artikel I onderdeel M**

42 (Haverkamp / Tang)

Amendement nr. 35 van de leden Tang en Haverkamp is overgenomen door de regering en hierdoor deel uit gaan maken van het wetsvoorstel. Dit amendement past de artikelen 10.25 en 10.37 verder aan.

Het amendement nr. 35 bepaalde het aantal vertegenwoordigers van de gemeenten in de commissie regionaal overleg als bedoeld in artikel 10.25 op drie. Dit is echter niet conform de huidige, goed functionerende praktijk, wijkt af van de gang van zaken bij burgerluchthavens, en heeft tevens het grote nadeel dat er qua omvang onwerkbaar gezelschappen ontstaan. Bovendien staat in artikel 10.25 in de aanhef van lid 2 dat de commissie in ieder geval uit het aangegeven aantal vertegenwoordigers bestaat, zodat in voorkomend geval tot uitbreiding kan worden overgegaan. Dit amendement past daarom in onderdeel I het aantal vertegenwoordigers van gemeenten aan.

Het amendement nr. 35 maakte het daarnaast mogelijk om aan de commissie regionaal overleg van artikel 10.25 gebruikersorganisaties toe te voegen.

Artikel 10.25 gaat echter over de standaard situatie van een militaire luchthaven. In deze situatie is er geen sprake van burgermedegebruik en de gebruikersorganisaties horen hier dan ook niet thuis. In artikel 10.37 wordt de situatie geregeld dat er wel sprake is van burgermedegebruik. Dit amendement verplaatst in de onderdelen II en III derhalve de gebruikersorganisaties naar artikel 10.37.

**Aangenomen. Tegen stemde de fractie van de PVV.**

### **Artikel IV**

44 (Subamendement Haverkamp op nr. 43)

Met dit amendement wordt geregeld dat indien luchthavens onderdeel uitmaken van een luchthavensysteem - zoals dat zou kunnen gaan gelden voor Schiphol en een aantal andere luchthavens van nationale betekenis - deze luchthavens onder hetzelfde wetgevingsregime vallen.

**Aangenomen. Voor stemden VVD, ChristenUnie, SGP, CDA, PVV en lid Verdonk.**

### **Artikel IV**

18 → 34 → 41 → 43 (Tang / Van der Staaij)



datum 19 oktober 2007

blad 6

Het artikel IV van het wetsvoorstel beoogde besluiten op basis van deze wet op de uitzonderingslijst van de Awb te plaatsen, waardoor er geen toegang meer zou zijn tot de bestuursrechter en de Raad van State. Dit amendement beoogt de bij ruimtelijke besluiten gangbare rechtsbescherming te herstellen. Hierbij overwegen de indieners nadrukkelijk dat juist het ruimtelijke karakter van aanwijzingsbesluiten c.q. luchthavenbesluiten een reden is geweest om deze bevoegdheid bij de provincie neer te leggen. De indieners overwegen verder dat een beroep op onrechtmatige daad, zoals bedoeld in artikel 6:162 BW, voor gewone burgers een moeilijk begaanbare weg is, en dat niet de civiele rechter, maar de bestuursrechter de aangewezen rechter is.

In het verlengde van het laten vervallen van de uitsluiting van beroep op de bestuursrechter voorziet onderdeel II in het aanwijzen van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State als eerste en enige beroepsinstantie, conform de thans in artikel 30 van de Luchtvaartwet voorziene regeling. Op deze manier kan dan de door dit amendement beoogde tijdwinst behaald worden, terwijl toch de noodzakelijke rechtsbescherming geboden kan worden door de Raad van State.

De besluiten voortkomende uit de in de onderdeel II genoemde artikelen kunnen ook de vaststelling van algemeen verbindende voorschriften of beleidsregels inhouden. De indieners zijn van mening dat ook tegen ook deze onderdelen van besluiten beroep mogelijk moet zijn bij de bestuursrechter. Dit amendement regelt derhalve dat artikel 8.2 van de Algemene wet bestuursrecht niet van toepassing is op besluiten voortkomende uit de in onderdeel II genoemde artikelen. Hierdoor is het mogelijk tegen deze besluiten in het geheel bezwaar te maken en in beroep te gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

**Aangenomen. Voor stemden SP, PvdA, GroenLinks, D66, PvdD, ChristenUnie, SGP en CDA.**

## **Verworpen en ingetrokken amendementen**

### **Artikel I onderdeel K**

26 (Tang)

Dit amendement regelt dat de minister van Verkeer en Waterstaat zijn aanwijzingsbevoegdheid uitgeoefend in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Deze aanwijzingsbevoegdheid kan bijvoorbeeld ingezet worden om de provincie op te dragen het luchthavenbesluit aan te passen aan het nationaal beleid, zoals vastgelegd in de Luchthavennota. Overeenstemming van de minister van VenW met de minister van VROM maakt een bredere en betere belangenafweging mogelijk bij het toepassen van het middel van de aanwijzing.

**Ingetrokken.**

### **Vervallen van onderdeel III toevoegen nieuw lid aan artikel X**

36 (Subamendement Haverkamp op nr. 34)

De indiener van dit amendement beoogt te voorkomen dat alle vergunningen die worden omgezet als gevolg van de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel ook in aanmerking komen voor beroep bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

**Ingetrokken.**

### **Artikel IV en Artikel I**

37 (Subamendement Haverkamp op nr. 34)



datum 19 oktober 2007

blad 7

Met dit amendement wordt beoogd beroep open te stellen voor luchthavenbesluiten en luchtregelingen bij burgerluchthavens van regionale betekenis. Besluiten voor burgerluchthavens van nationale betekenis en militaire luchthavens blijven op de zogeheten negatieve lijst van de Awb staan. Tevens wordt in het amendement geregeld dat beroep slechts in één instantie mogelijk is namelijk bij de Raad van State. Dit is noodzakelijk omdat anders voor beroepen naar de verschillende afdelingen bestuursrechtspraak moet worden gegaan. In de huidige Luchtvaartwet is dit ook centraal geregeld (zie art 30 Lvw) zo ook in de nieuwe WRO.

**Ingetrokken.**

#### **Artikel I onderdeel K**

24 (Roemer)

Een luchthavenbesluit dient regels of grenswaarden te bevatten over de totale uitstoot (inclusief broeikasgassen).

**Verworpen. Voor stemden SP, GroenLinks en PvdD.**

#### **Artikel I onderdeel K**

23 → 25 → 40 (Roemer)

Op grond van het huidige artikel 28 van de Luchtvaartwet heeft de minister de bevoegdheid een commissie van overleg en voorlichting omtrent de milieuhygiëne rond een luchtvaartterrein in te stellen (de «milieucommissie», of «cie. 28»). Daarbij is wettelijk bepaald dat tot de vaste leden van de commissie vertegenwoordigers van de omwonenden en van milieuorganisaties behoren. Het wetsvoorstel voorziet hierin niet.

Gelet op de impact die luchthavens op de omgeving en het milieu kunnen hebben, dient echter wel in de wet te worden vastgelegd dat vertegenwoordigers van de omwonenden en van milieuorganisaties tot de vaste commissieleden behoren. Het wettelijk verankeren van de vaste rol van de omwonenden en milieuorganisaties maakt de commissie bovendien geloofwaardiger en betrouwbaarder.

Door het overnemen van amendement nr. 35 van de leden Tang en Haverkamp diende dit amendement aangepast te worden.

**Verworpen. Voor stemden SP, GroenLinks, D66, PvdD en ChristenUnie.**

#### **Artikel IV**

22 → 38 (Duyvendak)

Het amendement beoogt de gangbare rechtsbescherming (toegang tot de bestuursrechter en de Raad van State) voor de luchthaven Schiphol te herstellen. Zowel een luchthavenbesluit als een luchthavenregeling heeft belangrijke gevolgen voor de ruimtelijke indeling in het gebied rondom de luchthaven en voor het woon- en leefklimaat van degenen die in de buurt van de luchthaven wonen. Deze gevolgen zijn niet anders bij andere burgerluchthavens en militaire luchthavens dan in het geval van Schiphol.

In de onderdelen II en III wordt geregeld dat ook beroep ingesteld kan worden tegen algemeen verbindende voorschriften en beleidsregels die voortkomen uit de artikelen die in deze onderdelen genoemd worden.

**Verworpen. Voor stemden SP, GroenLinks, D66 en PvdD.**

#### **Artikel III onderdeel C**

21 (Tang)



datum 19 oktober 2007

blad 8

Dit amendement beoogt de artikelen 35 (tijdelijke sluiting luchthavens), 38 t/m 49 (verbod op het hebben en bouwen van belemmerende objecten) en 50 t/m 55 (schadeloosstelling) van de Luchtvaartwet vooralsnog te laten voortbestaan. De genoemde artikelen geven duidelijke, wettelijke regels voor de tijdelijke sluiting luchthavens, voor het verbod op het hebben en bouwen van belemmerende objecten en schadeloosstelling bij het opleggen van een bouwverbod, als hier voordien geen sprake van was en de waarde van de grond daardoor ernstig vermindert. Genoemde regels komen niet, of niet afdoende terug in de Wet luchtvaart, terwijl uit oogpunt van de rechtszekerheid een regeling op wetsniveau gewenst is.

Dit amendement is mede van belang omdat genoemde artikelen ook van toepassing zijn op Schiphol en met dit amendement ook het Schipholbeleid wordt gewijzigd, hetgeen buiten de beoogde reikwijdte van deze wet treedt.

De indiener merkt op dat de schaderegeling van artikel 8.31 Wet luchtvaart niet gelijkwaardig is aan de schaderegeling van de artikelen 50 t/m 55 Luchtvaartwet. Immers in dit artikel wordt gesproken van: «schade.....lijden, welke redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kent Onze Minister van Verkeer en Waterstaat hem op aanvraag een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe.»

Deze formulering met open criteria zoals «redelijkerwijs», «voldoende verzekerd» en «naar billijkheid» behelst een weging, uiteindelijk door de rechter, en is dus niet gelijkwaardig aan de formulering van art. 50 Luchtvaartwet waarin schadeloosstelling duidelijker en beter is gewaarborgd en waarin de hoogte van de schadeloosstelling wordt gelijkgesteld aan de waardevermindering van de grond als gevolg van een bouwverbod. De Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat biedt in deze geen soelaas, omdat daarin de zelfde open criteria zijn genoemd als in artikel 8.31 Wet luchtvaart. De artikelen 35 en 38 t/m 55 kunnen derhalve pas vervallen als in de Wet luchtvaart gelijkwaardige bepalingen zijn opgenomen.

**Verworpen. Voor stemden SP, PvdA, GroenLinks, D66 en PvdD.**

## **Moties**

29 (Duyvendak) over het beleid ten aanzien van helikoptervluchten

**Verworpen. Voor stemden SP, GroenLinks, D66 en PvdD.**

30 (Cramer c.s.) over sluiting van alle regionale luchthavens tussen 23.00 en 07.00 uur

**Aangehouden.**

31 (Tang) over ontwikkelen groepsrisicobeleid voor Schiphol en daarna dit te overwegen voor de overige luchthavens

**Aangehouden.**