

Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de bevoegdheidsverdeling voor buitenlandse luchthavens

Nota naar aanleiding van het verslag

Deze nota is vastgesteld en ingediend mede namens de Staatssecretaris van Defensie.

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat van 14 januari 2026 met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. De leden van de fracties van D66 en PVV hebben nog enkele vragen en opmerkingen. In het navolgende ga ik in op de vragen en opmerkingen uit het verslag, waarbij de volgorde van het verslag is aangehouden.

Inleiding

De leden van de PVV-fractie vragen of de regering kan toelichten hoe wordt geborgd dat Nederlandse nationale veiligheidsbelangen altijd prevaleren boven buitenlandse of bondgenootschappelijke operationele belangen, bijvoorbeeld bij NAVO-activiteiten.

Primair heeft dit wetsvoorstel geen betrekking op de verhouding tussen Nederlandse nationale veiligheidsbelangen en buitenlandse of bondgenootschappelijke operationele belangen. Dit wetsvoorstel betreft slechts een wijziging van de bevoegdheidsverdeling tussen de ministers van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie ten aanzien van de gevolgen van buitenlandse luchthavens voor de ruimtelijke ordening op Nederlands grondgebied. Deze worden in lijn gebracht met de bevoegdheidsverdeling zoals deze al geldt voor de nationale luchthavens.

Nederland onderhoudt een goede relatie met haar buurlanden en maakt onderdeel uit van de NAVO. De operationele belangen van onze bondgenoten en de NAVO staan ten dienste van de Nederlandse nationale veiligheid.

Aanleiding

De leden van de PVV-fractie vragen of de regering kan garanderen dat de samenloop tussen de Wet luchtvaart en de Omgevingswet niet leidt tot onduidelijkheid over verantwoordelijkheden, handhaving en aanspreekpunten voor provincies en gemeenten in grensregio's.

In de memorie van toelichting is vermeld dat het wetsvoorstel slechts een wijziging van de bevoegdheidsverdeling tussen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Defensie beoogt. Een besluit beperkingengebied

voor de buitenlandse militaire luchthaven Geilenkirchen zal in eerste instantie ook binnen de kaders van de Wet luchtvaart worden vastgesteld. De regels die binnen het vast te stellen beperkingengebied gaan gelden, zullen op enig moment overgaan naar het krachtens de Omgevingswet vastgestelde Besluit kwaliteit leefomgeving. Dit zal te zijner tijd uiteraard mede in overleg met de betrokken decentrale overheden plaatsvinden. Overigens is per 1 juli 2024 het besluit beperkingengebied voor de buitenlandse burgerlijke luchthaven Weeze in werking getreden¹. Er zijn geen signalen dat de vaststelling van dit besluit heeft geleid tot onduidelijkheden bij de betrokken decentrale overheden.

Inhoud wetsvoorstel

De leden van de D66-fractie constateren dat in artikel 8a.58 wordt opgenomen dat de minister van Defensie in het geval van een buitenlandse militaire luchthaven een verklaring van geen bezwaar kan verlenen. Momenteel is dit nog de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) in overeenstemming met de minister van Defensie. Deze leden vragen waarom de regering niet gekozen heeft voor een variant waarin de minister van Defensie dit kan doen in overeenstemming met de minister van IenW.

Het uitgangspunt van het wetsvoorstel is dat de bevoegdheden van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en van de Minister van Defensie ten aanzien van de gevolgen van buitenlandse luchthavens voor de ruimtelijke ordening op Nederlands grondgebied in lijn worden gebracht met de bevoegdheidsverdeling zoals deze al geldt voor de nationale luchthavens. Op grond van hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart is de Minister van Defensie verantwoordelijk voor militaire luchthavens. De verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voor de luchthaven Schiphol en de luchthavens van nationale betekenis is geregeld in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart. In hoofdstuk 10 is slechts in een incidenteel geval bepaald dat het aanwenden van een bevoegdheid van de Minister van Defensie ten aanzien van militaire luchthavens plaatsvindt in overeenstemming met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Dit is het geval bij het vaststellen van meet- en rekenvoorschriften over geluidbelasting². Dit komt voort uit de wens dat ten aanzien van dergelijke voorschriften zoveel mogelijk dezelfde regels voor burgerluchthavens en militaire luchthavens worden vastgesteld. Gelet hierop ligt het verlenen van een verklaring van geen bezwaar door de Minister van Defensie in overeenstemming met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, naar het oordeel van de regering, niet voor de hand.

¹ Staatsblad 2024, 57.

² Artikel 10.12, derde lid, van de Wet luchtvaart. Een dergelijke regeling kan naast voorschriften over de geluidbelasting tevens meet- en rekenvoorschriften inhouden over het externe-veiligheidsrisico.

De leden van de D66-fractie constateren dat in artikel 8a.59 wordt opgenomen dat de minister van Defensie ten aanzien van buitenlandse militaire luchthavens regels over de wijze van meten en berekenen van geluidbelasting vaststelt. Deze leden vragen waarom de regering voornemens is om in geval van militaire luchthavens de manier van meten en berekenen van geluidsbelasting op een andere manier in te richten. Ook vragen deze leden of de regering op dit punt heeft overwogen om te kiezen voor een variant waarin de minister van Defensie dit kan doen in overeenstemming met de minister van IenW.

Zoals blijkt uit de beantwoording van de vorige vraag is het uitgangspunt van het wetsvoorstel dat de bevoegdheden van de Minister van Defensie ten aanzien van de gevolgen van buitenlandse militaire luchthavens voor de ruimtelijke ordening op Nederlands grondgebied in lijn worden gebracht met de bevoegdheden die de minister op grond van hoofdstuk 10 van het Wet luchtvaart al heeft ten aanzien van militaire luchthavens op Nederlands grondgebied. Eén van die bevoegdheden is het vaststellen van reken- en meetvoorschriften over geluidbelasting in overeenstemming met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat³. Artikel I, onderdeel C, van het wetsvoorstel stelt voor dat de Minister van Defensie eenzelfde bevoegdheid krijgt ten aanzien van het vaststellen van dergelijke regels ten aanzien van buitenlandse militaire luchthavens. In het voorgestelde artikelonderdeel is expliciet opgenomen dat ook deze regels worden vastgesteld in overeenstemming met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De leden van de PVV-fractie vragen of de regering enkele praktijkvoorbeelden kan geven van situaties waarbij zelfstandige beslissingsbevoegdheid van de minister van Defensie de noodzaak heeft, evenals voorbeelden van situaties waarbij het essentieel is dat andere ministers via overleg- of instemmingsconstructies zijn betrokken.

De luchtvaartwetgeving kent van oudsher een duidelijke taakverdeling tussen twee ministers: de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voor de burgerluchtvaart en de algemene luchtveiligheid, en de Minister van Defensie voor de militaire luchtvaart. Deze systematiek is ook in dit wetsvoorstel doorgetrokken.

Nederland oefent als NAVO-bondgenoot via overleg met de NAVO en de overige partners in het AWACS-programma invloed uit. Binnen de rijksoverheid is het ministerie van Defensie verantwoordelijk voor de contacten met de NAVO over vliegbasis Geilenkirchen. Voor militaire luchthavens gelden, net als op het gebied van materieel, personeel en het vervoer van gevaarlijke stoffen, specifieke en veelal in NAVO-kader overeengekomen voorschriften die niet van toepassing zijn op de burgerluchtvaart.

³ Zie vorige voetnoot.

De wetswijziging kent de Minister van Defensie de exclusieve bevoegdheid toe om een Commissie Regionaal Overleg (CRO) in te stellen. Dit is een concreet voorbeeld waar de exclusieve bevoegdheid van de minister van Defensie doelmatig is. Defensie is de directe gesprekspartner van zowel lokale overheden als de NAVO en is daardoor in staat om de juiste partijen aan tafel brengen. Een aanvullende rol voor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat is in dit verband niet nodig.

Tegelijkertijd blijft er sprake van gezamenlijke bevoegdheden waar dat inhoudelijk wenselijk is. Bij het vaststellen van de ministeriële regeling voor het meten, berekenen en registreren van de geluidsbelasting van buitenlandse militaire luchthavens (onder meer artikel 8a.59) blijft – zoals ook blijkt uit de beantwoording van de vorige vraag – overeenstemming tussen de Ministers van Defensie en Infrastructuur en Waterstaat vereist. Hiermee wordt geborgd dat de geluidsregels voor burgerluchthavens en militaire luchthavens zo veel mogelijk op elkaar aansluiten.

De leden van de PVV-fractie begrijpen het belang van militaire vertrouwelijkheid, maar zij vragen hoe wordt voorkomen dat het niet openbaar maken van gegevens leidt tot structureel gebrek aan transparantie richting omwonenden, gemeenten en provincies.

Het ministerie van Defensie beseft dat militair vliegverkeer invloed kan hebben op de leefomgeving. Daarom is het ministerie van Defensie transparant over militair vliegverkeer waar dat wél kan. Zo wordt er door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) in opdracht van het ministerie van Defensie jaarlijks een rapportage uitgebracht over de geluidsbelasting door vliegverkeer van en naar de AWACS-vliegbasis Geilenkirchen over Nederlands grondgebied. De rapportage geeft onder andere inzicht in het aantal en soort vliegtuigbewegingen en of de hiermee samenhangende geluidbelasting binnen de wettelijk vastgelegde geluidszone is gebleven. Deze jaarlijkse rapportages worden gedeeld en besproken met belanghebbenden.

In aanvulling op de jaarlijkse NLR-rapportage is er vanaf 2007 op Nederlands grondgebied nabij de AWACS-vliegbasis Geilenkirchen ook een meetnet ingericht. Dit vanwege de behoefte van de regio om de geluidbelasting van het overvliegend vliegverkeer van deze basis te monitoren met metingen en hierover de omgeving te informeren. Het ministerie van Defensie draagt bij aan de kosten van het meetnet. De jaarlijkse rapportages van het meetnet worden door de betrokken gemeenten gedeeld en besproken met het ministerie van Defensie en andere belanghebbenden.

Het ministerie van Defensie zal de jaarlijkse NLR-rapportages en de bijdrage aan het meetnet ook na de invoering van de wetswijziging continueren. De externe informatievoorziening over de geluidbelasting van het vliegverkeer van de AWACS-basis Geilenkirchen blijft hiermee ongewijzigd.

Gevolgen

De leden van de PVV-fractie vragen of de regering kan toelichten waarom geen enkele verbetering wordt aangebracht in de rechtspositie van omwonenden van buitenlandse militaire luchthavens, terwijl zij wel blijvend worden geconfronteerd met geluidsoverlast, veiligheidsrisico's en mogelijke schade.

De voorgestelde wetswijziging ziet uitsluitend op de bevoegdheidsverdeling tussen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Defensie. De wetswijziging raakt daarmee nadrukkelijk niet aan de rechtspositie van omwonenden van buitenlandse militaire luchthavens. Daarbij merk ik op dat in de afgelopen jaren het aantal vliegtuigbewegingen van de AWACS-vliegbasis Geilenkirchen over Nederlands grondgebied sterk is afgenomen door afspraken met de NAVO.

Totstandkomingsprocedure

De leden van de D66-fractie constateren dat de regering heeft besloten bij dit wetsvoorstel af te zien van een uitvoerings- en handhavingstoets door de Inspectie Leefomgeving en Transport en Militaire Luchtvaart Autoriteit. Deze leden vragen of de regering bereid is om hen om een algemene zienswijze te vragen over het wetsvoorstel en deze voor de behandeling in de Tweede Kamer aan de Kamer toe te zenden.

In het voortraject is een concept van het wetsvoorstel toegezonden aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA). Zowel de ILT als de MLA heeft besloten dat het concept voor hen geen aanleiding gaf om een uitvoerings- en handhavingstoets uit te voeren. Gelet hierop is in paragraaf 6 van de memorie van toelichting vermeld dat in overleg met de ILT en de MLA geen uitvoerings- en handhavingstoets is uitgevoerd. Dit betrof dus geen eenzijdige beslissing van de zijde van de regering.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

R. Tieman