

Voorzitter

aanwezige leden van de fractie van D66 tegen deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ervoor, zodat zij is aangenomen.

In stemming komt de motie-M.B. Vos (27400-XIV, nr. 91).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat deze motie met algemene stemmen is aangenomen.

Aan de orde zijn de **stemmingen over drie moties**, ingediend bij het debat over **nucleaire veiligheid en milieusituatie in de kandidaat-lidstaten**, te weten:

- de motie-Harrewijn over de leenfaciliteiten van Euratom (21501-08, nr. 131);
- de motie-Harrewijn over Nederlandse expertise ten behoeve van een aantal programma's in Midden- en Oost-Europa (21501-08, nr. 132);
- de motie-Van den Akker over opslaan c.q. dumpen van kernafval in Rusland (21501-08, nr. 133).

(Zie vergadering van 12 april 2001.)

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Harrewijn stel ik voor, de moties nrs. 131 en 132 aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

In stemming komt de motie-Van den Akker (21501-08, nr. 133).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat deze motie met algemene stemmen is aangenomen.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 11 april 2001 over **regionale en kleine luchthavens**.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Wij zijn tamelijk ongerust over de situatie die mogelijk kan ontstaan als gevolg van de nieuwe aanwijzing betreffende vliegveld Eelde. Aangezien de Kamer nadrukkelijk wordt gevraagd om haar instemming met of afkeuring over die aanwijzing uit te spreken, lijkt het ons goed de

Kamer om een uitspraak te vragen. Gezien de klachten over de geluidsoverlast van de afgelopen tijd en gezien het feit dat de contour vrij ruim is, denken wij dat een verkleining van de contour tegemoet kan komen aan zowel de klachten van bewoners, als de standpunten die het bestuurlijk overleg in de regio heeft ingenomen. Wij willen derhalve de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat hoewel het aantal toegestane circuitvluchten in de conceptaanwijzing Luchtvaartterrein Eelde begrensd is, de zone van gelijke omvang is gebleven en daarmee de geluidsoverlast niet beperkt wordt;

constaterende dat ondanks een eerdere schriftelijke toezegging het valschersmspringen in deze conceptaanwijzing nog steeds toegestaan is;

constaterende dat op doordeweekse dagen volgens de conceptaanwijzing reeds om 6.30 uur gebruikgemaakt kan worden van het vliegveld, hoewel 7.00 uur de lijn is voor andere vliegvelden;

verzoekt de regering, de conceptaanwijzing voor luchtvaartterrein Eelde aan te passen met in ieder geval een kleinere zone, overeenkomstig het verminderd aantal circuitvluchten, een verbod op valschersmspringen en een vliegverbod op doordeweekse dagen tot 7.00 uur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 23 (26893).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Een tweede punt, voorzitter, dat aanzienlijke discussie in het algemeen overleg heeft opgeleverd, betreft het mogelijk gebruik van het vliegveld Laarbruch. Een belangrijk punt daarbij was het al of niet uitgaan van de zone die vroeger gold voor de militaire

vliegtuigen. Wij denken dat de interpretatie die de minister daar heeft gegeven, niet klopt, ook omdat het ministerie van VROM inmiddels heeft toegestemd dat gebouwd mag worden binnen de militaire contour die vroeger gold. Wij denken dat de minister daarom uit zal moeten gaan van de nieuwe contour en willen daartoe de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de zone voor het militaire gebruik van Laarbruch zeer ruim is vergeleken met de contouren zoals berekend door het bureau Peutz & Associates b.v. op basis van de aanvraag van Flughafen Niederrhein;

van mening dat deze militaire zone daarom niet bruikbaar is als zone voor het civiele gebruik van Laarbruch;

verzoekt de regering, een nieuwe zone voor het geplande civiele gebruik van Laarbruch te maken en bij het vaststellen van deze nieuwe geluidszone uit te gaan van het geplande civiel gebruik van het vliegveld,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 24 (26893).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Het kan zijn dat de minister hier positief op reageert; dan zal ik de motie natuurlijk intrekken.

De heer **Feenstra** (PvdA): Ik begrijp dat de heer Van der Steenhoven in zijn eerste motie om wijzigingen vraagt op een tweetal punten: het valschersmspringen en de nachttijden. Mag ik daaruit concluderen dat hij wel instemt met de baanverlenging?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Zoals u weet, is de commissie in eerdere instantie, helaas, al akkoord gegaan met de baanverlenging. Wij waren daar



Mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat

© M. Sablerolle – Gouda

nooit voor, ook omdat wij vinden dat bij een eventuele snelle verbinding met het noorden, waar wij voor zijn, de hele discussie over het vliegveld Eelde in een ander perspectief komt te staan. De minister heeft een- en andermaal gezegd dat die discussie afgesloten is en de Kamer is in meerderheid akkoord is gegaan. Wij zien derhalve nu geen aanleiding die discussie te heropenen.

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter! Ik wil eveneens een motie indienen met betrekking tot het vliegveld Laarbruch. De strekking ervan is dezelfde als die van de daarover ingediende motie, maar ik meen dat de mijne iets exacter is. In het algemeen overleg vertelde de minister ons, dat zij bereid is voor Laarbruch de contouren te aanvaarden die in 1980 voor een militair vliegveld golden. Dat lijkt mij een ramp voor de mensen die er wonen. Het is ook niet nodig die oude contouren te aanvaarden, want in de plannen van de Duitse deelstaat wordt, conform de adviezen van het adviesbureau Peutz, uitgegaan van kleinere contouren. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat vastlegging van de juiste contouren van het vliegveld Laarbruch van groot belang is voor inwoners en recreanten aan de Nederlandse zijde van de grens;

voorts overwegende dat de "in de aanvraag" ingediende contouren (van adviesbureau Peutz) ook door de NLR voor akkoord zijn bevonden;

verzoekt de regering met klem, deze ingediende contouren in het staatsverdrag vast te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Walsem. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (26893).

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter! De periode van nachtrust in de omgeving van vliegvelden is van groot belang. Bij regionale vliegvelden is in het verleden bepaald dat tussen 23.00

uur en 7.00 's ochtends een vliegverbod moet gelden. Wij zien steeds weer, dat het oprekken van de grenzen door regionale vliegvelden verleidelijk is. De discussie hierover speelt straks bij Laarbruch, maar in ieder geval nu bij Eelde. In de aanwijzing voor Eelde is opgenomen dat om 6.30 uur met vliegen mag worden begonnen. Ik stel voor aan het oorspronkelijke beleid vast te houden en daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- met betrekking tot de regionale luchthavens een verbod op het gebruik van de landingsbanen van 23.00 uur tot 7.00 uur uitgangspunt van beleid is, behoudens situaties waarin de veiligheid in geding is en behoudens Maastricht/Aachen Airport, waarvoor expliciet een ander besluit genomen is;
- dit uitgangspunt onverkort dient te worden gehandhaafd in nieuw vast te stellen aanwijzingen;

constaterende dat artikel 8 van de conceptaanwijzing voor luchtvaartterrein Eelde toch de mogelijkheid biedt om op werkdagen reeds om 6.30 uur regulier gebruik te maken van de luchthaven;

verzoekt de regering, bij regionale vliegvelden uit te blijven gaan van een nachtperiode van 23.00 uur tot 7.00 uur waarbinnen een vliegverbod geldt en de conceptaanwijzing voor vliegveld Eelde op dit punt aan te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (26893).

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik dank de leden voor de gemaakte opmerkingen. Het lijkt mij het meest praktisch als ik in mijn reactie de ingediende moties van commentaar voorzie.

Netelenbos

Allereerst wil ik dan iets zeggen over de motie van de heer Van der Steenhoven over het vliegveld Eelde. Het zal u niet verbazen, dat ik aanneming van deze motie ontraad. Dat heeft met het volgende te maken. We hebben afspraken gemaakt over de baanverlenging en de combinatie van het verbieden van bepaalde lescircuitvluchten en het aan banden leggen van proefcircuitvluchten. Ik zou het bestuurlijk niet goed vinden als men iedere keer met nieuwe eisen kwam. We zijn bezig met het opstellen van een businessplan voor de luchthaven. Dat is belangrijk voor de afkoopregeling. De bestaande regeling komt aan het eind van het jaar te vervallen en het zou niet goed zijn als men iedere keer op grond van nieuwe gegevens plannen moest maken. Dat zou echt niet tot de gewenste uitkomst leiden. Daarom ontraad ik aanneming van deze motie.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Op zichzelf kan ik het begrijpen dat je op een gegeven moment afspraken moet maken en dat je je daaraan moet houden, omdat anders niemand weet waar hij aan toe is. Ook op basis van het onderzoek van TNO blijkt evenwel dat er wel degelijk sprake is van een aantal problemen. De motie sluit niet uit dat er uiteindelijk oplossingen worden gevonden voor die problemen, maar zegt wel: beperk de geluidruimte die mag worden gebruikt, zodat het ook aanvaardbaar is voor de omgeving. Met dat argument moet u toch ook uit de voeten kunnen?

Minister **Netelenbos**: Jawel, maar als je het gehele rapport van TNO leest, blijkt dat het zeer positief is. Wij hebben tijdens het algemeen overleg besproken dat hinderbeleving op zichzelf bestaat, maar dermate subjectief is dat het ingewikkeld is om die in regulering te vervatten. Wat hebben wij nu gedaan? Het stoppen van lescircuitvluchten van grote vliegtuigen is een enorme verbetering voor de regio. Ook het aan banden leggen van de proefcircuitvluchten naar rato van de huidige situatie is een verbetering. De bestuurders in het noorden vinden het van belang dat deze luchthaven existeert. Een businessplan is belangrijk, niet alleen omdat er een afkoopregeling aan de orde is, maar ook voor het voeren van

beleid. Op een gegeven moment is de discussie gevoerd, langjarig, met name over Eelde. Nogmaals, wij moeten niet iedere keer weer een extra aandachtspunt in de discussie inbrengen, zoals het valschermspringen en de tijden waarop gebruik mag worden gemaakt van de luchthaven.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik denk toch dat een kleinere zone dezelfde activiteiten toestaat, maar dat er een druk van zal uitgaan, zoals hier en daar al gebeurt, om valschermspringen te doen plaatsvinden met vliegtuigen die geen overlast veroorzaken. Juist zo'n strakkere aanwijzing zal die druk geven om het probleem op die manier op te lossen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik meen dat de argumenten zijn gewisseld. Wij overtuigen elkaar niet.

Ik kom bij de twee moties over Laarbruch. Tijdens het algemeen overleg is door mijn toedoen enige onduidelijkheid ontstaan over de conversie van het militaire vliegveld naar het burgervliegveld en de betrokken zonering. De burgerzonering is eenderde in omvang van de militaire zonering. Er is wat misverstand ontstaan door de manier waarop ik vragen heb beantwoord. De motie die door de heer Van Walsem is ingediend, is precies de vlag die de lading dekt; u begrijpt wat ik bedoel. De contouren die in het advies van het adviesbureau Peutz zijn uitgewerkt, zijn bij de aanvraag aan de orde. Ze zijn inderdaad door ons akkoord bevonden en spelen verder een belangrijke rol bij de procedure. Alle zorg die in het overleg is ontstaan, kunnen wij wellicht op deze manier wegnemen. Ik meen dan ook dat beide moties niet meer aan de orde behoeven te zijn, want deze procedure loopt op dit moment.

Wat de openingstijden betreft, zeg ik heel uitdrukkelijk tegen de heer Stellingwerf dat het van belang is wat een concurrerende luchthaven is aan Nederlandse zijde. Laarbruch is geen Nederlandse, maar een Duitse luchthaven. Wanneer je sowieso een ingewikkeld internationaal debat hebt over de vraag welke regulerende afspraken precies moeten worden gemaakt rond die luchthaven, vind ik het bestuurlijk sterk om te zeggen: wat wij regelen voor de meest dichtbij gelegen luchthaven in

Nederland, te weten Maastricht, vragen wij ook aan u. Daar is men het nog niet mee eens. Je kunt natuurlijk niet een alternatieve openstelling bedenken, omdat er bijvoorbeeld in Eindhoven of op Texel andere tijden zijn afgesproken. Dat overtuigt echt niet. Het is al ingewikkeld genoeg. Ik heb er dan ook absoluut geen behoefte aan om andere openingstijden in de ochtenduren af te spreken dan voor Maastricht.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter! Dat kan ik mij op zichzelf voorstellen. De motie gaat vooral over Eelde. Ik heb Laarbruch alleen aangehaald als voorbeeld dat wij aan het schuiven zijn met de begintijden. Dat heb ik alleen even genoemd. De motie richt zich vooral op Eelde, waarvoor nu de aanwijzing voorligt. Wij stellen voor om in ieder geval bij Eelde vast te houden aan 7 uur.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik ben het niet eens met de opmerking dat wij aan het schuiven zijn. Wij hebben hier indertijd enorme debatten gevoerd over Maastricht. Ik kan mij nog herinneren dat het er toen stevig aan toe ging. De uitkomst die toen is gerealiseerd, willen wij ook voor Laarbruch hanteren. De Duitse overheden zijn het daar echter nog niet over eens. Ik heb dan ook nog een heel ingewikkeld internationaal debat te voeren.

Wat nu wordt voorgesteld over Eelde, zou hét voorstel moeten zijn. Dat heb ik bij de motie van de heer Van der Steenhoven al gezegd. Er is geen aanleiding om van die inzet af te wijken, hoewel de heer Stellingwerf het daar niet mee eens is. Na alle afspraken met onder meer de bestuurders in Noord-Nederland en de luchthaven zelf, moeten wij ons daaraan ook houden. Ook deze motie ontraad ik dus.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Dan is het maar net aan wiens woord men zich houdt. Ik leef in de veronderstelling dat met de minister en de Kamer een soort overeenstemming was dat voor alle vliegvelden 7.00 uur als begintijd geldt, behalve voor Beek. Ik denk dat dat helder is.

Minister **Netelenbos**: Voor Maastricht geldt die begintijd ook niet, dus er is regionaal beleid op maat. Er is echter altijd nachtrust aan de orde op de regionale luchthavens.

Netelenbos

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik wijs twee van de indieners van de moties erop, dat de minister eigenlijk zei dat de moties volgens haar overbodig waren, omdat ze dat toegezegd had. Ik vraag hun erover na te denken of zij de moties wel in stemming willen laten brengen.

Ik stel voor, op een later tijdstip over de ingediende moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enige ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Leerplichtwet 1969 inzake een aanpassing van de strafbepaling (27574).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Rabbæ** (GroenLinks): Voorzitter! Het voorliggende wetsvoorstel heeft een correctief effect naar aanleiding van de uitspraak van de rechtbank in Rotterdam die weer het gevolg is van een verzuim door een leerling. De corrigerende werking die de staatssecretaris met dit wetsvoorstel beoogt, ondersteunen wij volledig. Wel heb ik nog een aantal vragen.

Bij het corrigeren van schoolverzuim is sprake van zowel een boetesysteem als van een systeem van taakstraffen. Mijn fractie is van oordeel dat een alternatieve straf een beter middel is dan het opleggen van boetes, omdat die de leerling beter corrigeert. Waar geldelijke boetes veelal door de ouders worden opgebracht, hebben ze een minder direct effect bij de leerlingen zelf. Bovendien moet gelet op de inkomens van de ouders geconstateerd worden dat ouders met hoge inkomens gemakkelijk in staat zijn om een geldelijke boete te betalen, maar dat ouders in de bijstand een dergelijke boete zullen ervaren als een gevoelig verlies wat betreft hun inkomenspositie. In tegenstelling tot Finland hebben wij hier in Nederland namelijk geen inkomensafhankelijk boetesysteem. Reden temeer om

princiepelijk te pleiten voor het middel van de taakstraffen.

Naar mij blijkt, zijn er nog steeds veel ouders die scholen beschouwen als uitsluitend een voorziening die is gecreëerd voor kinderen om hun ontwikkeling te helpen bevorderen. Daarachter zien ze eigenlijk weinig van een leerplicht waarbij het niet nakomen ervan nare gevolgen kan hebben voor ouders en hun kind. Ik geef toe dat voorlichting vaak een doodoener is, maar in dit geval weet ik ook geen ander middel om de ouders hierop te wijzen. Graag verneem ik het oordeel hierover van de staatssecretaris.

Het amendement van mevrouw Kortram strekt ertoe om het onderhavige boetesysteem niet ook van toepassing te verklaren op leerlingen tussen en 12 en 16 jaar, maar alleen op partieel leerplichtigen van 16 jaar en ouder. Mevrouw Kortram is namelijk van mening dat een strafmaat ten aanzien van eerstgenoemde groep leerlingen als gevolg heeft dat de ouders zich een beetje losgeraakt voelen van hun verantwoordelijkheid voor het schoolverzuim van hun eigen kinderen. Hoewel ik wel gevoel heb voor haar zorg, vraag ik mij af of de verantwoordelijkheid van de ouders van kinderen tussen 12 jaar en 16 jaar inderdaad aangetast wordt door dit systeem. Ik ben van mening dat dat niet het geval is, maar als ik mij vergis hoor ik dat graag van de staatssecretaris, want dan zou het amendement van collega Kortram effectief zijn. Is dat niet het geval, dan kan ik het amendement niet ondersteunen, juist vanwege deze twijfels.

Mevrouw **Kortram** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Mijn fractie onderschrijft het politieke signaal dat in het wetsvoorstel besloten ligt. Deze wetswijziging geeft immers aan dat spijbelen zo belangrijk is, dat het zo veel mogelijk moet worden tegengegaan en dat het opleggen van een straf daarbij een belangrijk instrument kan zijn. Tegelijk vinden wij dat ouders volledig verantwoordelijk moeten zijn voor hun kinderen, zeker als die nog niet partieel leerplichtig zijn. Ik licht dit graag nader toe.

Spijbelen moet zo veel mogelijk worden voorkomen en een straf of boete kan op dat punt een belangrijk

instrument zijn, voor ouders, maar ook voor oudere leerlingen. Mijn fractie is zich ervan bewust dat de regering en het parlement reeds eerder hebben geoordeeld dat het bedrag van f 5000 niet buitenproportioneel is. Toch vinden wij de maximale boete van f 5000 erg hoog. Wij hebben in onze inbreng reeds aangegeven dat zo'n boete ertoe kan leiden dat een 15-jarige 29 weken fulltime of 145 vrije zaterdagen zou moeten werken om dat bedrag bij elkaar te verdienen. Dat achten wij contraproductief. Maar gelukkig heeft de staatssecretaris aangegeven dat maximale boetes zelden worden opgelegd en dat het opleggen van een boete een uiterst middel is. Toch zijn daarmee onze zorgen niet voorbij, want ook als een maximale straf niet aan de orde is, kunnen ongewenste effecten optreden. Als een leerling van 15 jaar veroordeeld wordt tot het betalen van een boete straf van f 1000, een vijfde van de maximale straf, moet hij, uitgaande van het minimumloon, zes weken fulltime werken of 29 vrije zaterdagen. Het extra moeten bijverdienen zal ten koste gaan van het maken van huiswerk of zal leiden tot extra verzuim. Dat is echter precies het punt waar wij problemen mee hebben. Wij hopen dan ook dat de staatssecretaris onze zorgen op dit punt weg kan nemen. Wij willen graag van haar vernemen hoe hoog de boetes zijn die de rechter in de praktijk oplegt en of zij van mening is dat deze boetes in goede verhouding staan tot de draagkracht van deze leerplichtige leerlingen.

De fractie van de PvdA is van mening dat ouders van alle leerplichtige leerlingen voluit aanspreekbaar moeten zijn als het gaat om de schoolgang van hun kinderen en dat ouders, als zij het af laten weten, bestraft, maar soms ook ondersteunt dienen te worden, bijvoorbeeld met een taakstraf of een verplichte opvoedcursus of een geldelijke straf. Wij zouden zeer verheugd zijn met een toezegging van de staatssecretaris dat niet de leerlingen, maar de ouders bij schoolverzuim verantwoordelijk zullen worden gesteld. Wij hebben op dit punt een amendement ingediend. In de leerplichtwet staat nu dat kinderen vanaf 12 jaar zelf verantwoordelijk zijn voor hun schoolverzuim. Dit kan ouders stimuleren zelf geen verantwoordelijkheid te voelen voor de schoolgang