

De Koning

sen een jaar lang bezet te houden, hoe afkeurenswaardig het gedrag van de betalende weigeryuppen ook is.

Onverwacht heeft de brief die de heer Hillen in de discussie bracht, dit debat een meer negatieve kleur gegeven dan wij konden voorzien. De brief van de opperbevelhebber der landstrijdkrachten doet ongelooflijk eigenaardig aan. Een brief aan de commandant is niet zomaar een tussendoortje. Informatie aan de staatssecretaris is ook niet niks. Op zijn minst is er, volgens mij, extra reden voor de staatssecretaris om na te gaan \pm en aan ons te vertellen \pm wat er zich in die drie nachten en twee dagen in het hoofd van de heer Couzy heeft afgespeeld.

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Mijnheer de voorzitter! Ik wil de heer Hillen een duidelijk antwoord op zijn vraag geven wie het initiatief heeft genomen tot het advies dat aan mij is gegeven. Ik had er op dat moment niet om gevraagd, maar wel in eerdere instantie, namelijk na november. Wij hebben daar al uitgebreid over gesproken. Dat initiatief is door de bevelhebber zelf genomen. Men berichtte mij vrijdag dat de bevelhebber er maandag met mij over wilde spreken. Daar is het weekeinde overheen gegaan. Op maandagochtend hebben wij dit besproken.

De heer **Hillen** (CDA): Hij was de ordonnans die bij u binnenkwam?

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Ja, in gezelschap van andere ordonnansen.

Ik kom nog terug op de kwestie van de betaling. Allereerst wil ik mevrouw Sipkes antwoorden over de kwestie van de Turkse jongeren. Ik zal haar zo snel mogelijk berichten wanneer wij daarover met Buitenlandse Zaken en wanneer Buitenlandse Zaken daarover met de Turkse regering heeft gesproken en wat de resultaten ervan zijn.

Over de motie met betrekking tot de weigeryuppen kan ik zeggen dat deze kwestie niet meer in mijn handen ligt. Ik wacht rustig af wat de Kamer met die motie doet. Ongetwijfeld zal dit in de ministerraad verder een vervolg krijgen. Daar zal besproken worden of daaraan al dan niet gevolg moet worden gegeven. Ik

zie op dit moment eigenlijk geen taak voor ons weggelegd, voor welke bewindspersoon dan ook, omdat deze zaak in handen is van het openbaar ministerie. Wij zullen het ongetwijfeld nader van het ministerie van Justitie vernemen.

Voorzitter! Aan het adres van de heer Van den Doel merk ik op dat ik een toezegging heb gedaan om de mensen enigszins tegemoet te komen in hun wedde, indien wij geld overhouden en dat bedrag zodanig is, dat het geen kwartjeswerk wordt.

Ik heb de heer Van Middelkoop nog de data beloofd. De brief van de heer Couzy aan de commandanten, die ik niet kende, was kennelijk van 22 januari. Ik ken de brief overigens nog steeds niet, maar ik zal hem straks ogenblikkelijk lezen. Op 26 januari heb ik bericht gekregen dat de heer Couzy op 29 januari met mij wilde spreken. Dat gesprek heeft inderdaad maandagochtend 29 januari plaatsgevonden en 's avonds is het bericht naar buiten gekomen.

Ik zal in ieder geval onderzoeken wat er gebeurd is in het hoofd van de bevelhebber tussen de 22ste en de 29ste.

De heer **Van Middelkoop** (GPV): Voorzitter! Ik zou graag het oordeel van de staatssecretaris krijgen over beide moties!

De **voorzitter**: Dat lijkt mij een juiste vraag!

Staatssecretaris **Gmelich Meijling**: Voorzitter! Ik heb mij al uitgelaten over de motie van mevrouw Sipkes. Wat betreft de motie van de heer Zijlstra merk ik op dat ik aanvaarding van de motie op dit moment moet ontraden, omdat ik over cijfers beschik waardoor ik geen mogelijkheid heb om een zodanig beslag op mijn begroting te leggen. Wij zullen echter zo snel mogelijk een berekening maken met betrekking tot de getallen die ik zojuist heb genoemd, de getallen die overschieten na de berekening die gemaakt moet worden nu de opkomstplicht vervroegd is afgeschaft en sprake is van een generaal pardon. Daarbij gaat het om 27 mln. min een bepaald bedrag. Wat dat betekent voor de wedde van de dienstplichtigen kan ik nog niet zeggen. Er zijn namelijk dienstplichtigen die nog maar een maand in dienst zijn, zoals anderen nog maar twee, drie of vier maanden. Voor de \hat{A} \hat{A} n is het dus wat

anders dan voor de ander. Wanneer de cijfers duidelijk op een rij staan, zal ik in een brief ingaan op de mogelijkheid om gevolg aan deze motie te geven. Dat zal voor aanstaande dinsdag moeten gebeuren, want dan komt de motie namelijk in stemming.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het verslag van een algemeen overleg over de geluidszonering rond de luchtvaartterreinen Seppe en Budel (24400-XI, nr. 8)**, en van:

- de motie-Van 't Riet over de afstemming tussen de luchtvaartterreinen (24400-XII, nr. 20);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat (24400-XII, nr. 39).

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Ten overvloede wijs ik de leden erop, dat wij een twee-minutendebat hebben en dat het dan ook niet de bedoeling is dat de inbreng langer duurt dan twee minuten. Verder wijs ik erop, dat het bij dit soort debatten niet nodig is om argumenten die bij het algemeen overleg al naar voren zijn gebracht, te herhalen en dat eventuele moties in de eerste twee minuten ingediend moeten worden. Er is namelijk geen tweede termijn.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Niemand zal de noodzaak van de zonering van de luchtvaartterreinen die nu aan de orde is, ter discussie stellen. Op grond van de zonering wordt immers duidelijk wat de rechten en plichten zijn van de verschillende belanghebbenden: pleziervliegers, beroepsvliegers en gehinderde burgers. Het grote probleem met betrekking tot de luchtvaart in het algemeen en de kleine luchtvaart in het bijzonder is, dat het beleidskader niet meer actueel is en niet meer is toegesneden op de feitelijke ontwikkeling. Er is integraal beleid nodig, vooral ook

Stellingwerf

omdat de problematiek van de kleine luchtvaart zich nadrukkelijk voordoet op het grensvlak van milieubeleid, verkeers- en mobiliteitsbeleid en volksgezondheidsbeleid.

Ik ga ervan uit dat de regering in het ter voorbereiding op een nieuw SBL op te stellen beleidsdocument expliciet en nadrukkelijk aandacht zal besteden aan de problematische kanten van de toename van de kleine luchtvaart en dat concrete beleidsvoorstellen zullen worden gedaan om de kleine luchtvaart en daarmee de overlast binnen de perken te houden. Aandacht zou moeten worden besteed aan de mogelijkheid van kleinere geluidszones, het vliegen buiten geluidszones, eisen met betrekking tot de emissie en het geluid van vliegtuigen en aan vliegverboden voor bepaalde activiteiten, bepaalde gebieden en bepaalde dagen. Te denken valt aan een vliegverbod op zondag. Ten slotte zou nadrukkelijk aandacht moeten worden besteed aan de handhaving en de controle van de regelgeving.

Alles hoeft overigens niet op alles te wachten. Een mogelijkheid die er reeds lang is maar waaraan nog nooit invulling is gegeven, betreft het terugdringen van het vliegen boven stiltegebieden. Op dat punt wil ik een motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de zogeheten "kleine luchtvaart" in veel stiltegebieden de belangrijkste verstoringsbron vormt;

overwegende, dat die verstoring haaks staat op het doel waarvoor stiltegebieden zijn aangewezen;

overwegende, dat sinds 1988 op grond van artikel 11 van de gewijzigde Luchtvaartwet, de burgerluchtvaart boven stiltegebieden aan regels kan worden gebonden;

verzoekt de regering:

- zo spoedig mogelijk een AMvB stiltegebieden kleine luchtvaart vast te stellen en deze aan de Kamer voor te leggen;
- hierbij uit te gaan van een

vliegverbod boven stiltegebieden voor wat betreft het sport- en reclamevliegen en het vliegen met helikopters, ULV's en gemotoriseerde zweefvliegtuigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Stellingwerf, Crone en Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 52 (24400-XI).

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! In de toekomstige beleidsafwegingen zal ook de zogeheten "optimale benutting" van de bestaande velden aan een nader oordeel moeten worden onderworpen. Wat mij betreft moet aan de aanvulling "met inachtneming van eventuele knelpunten" veel actiever invulling worden gegeven. De vrijheid van de ene burger zal niet op onaanvaardbare wijze ten koste mogen gaan van de medeburger.

Mijnheer de voorzitter! De brief van de ministers naar aanleiding van het advies van de commissie ex artikel 28 acht ik niet bevredigend. Over het aantal huizen binnen de zone bestaan grote twijfels. Het aantal helikopterbewegingen zou wat ons betreft verder terug moeten. Verder zal het concrete zoneringsvoorstel voor Seppe wat ons betreft moeten worden gebaseerd op het aantal vliegbewegingen dat in 1992 is gemeten, te weten 55.000. Het is wat ons betreft te gek voor woorden dat een halvering in het jaar 2000 met het voor ons liggende voorstel vrijwel teniet wordt gedaan. Men mag immers tot 70.000 vliegbewegingen doorgroeien. Men ziet er dan zogenaamd royaal vanaf van de geboden ruimte gebruik te maken. Maar zo lust ik er ook nog wel een paar. Met dit korte-termijn-"offer" wordt op lange termijn ruimte gecreëerd. Zo moeten wij de milieudoelstellingen niet ontcrachten...

Tot slot wil ik met de volgende motie een uitspraak vragen met betrekking tot het jaar 2000. De Bkl-zone wordt hiermee van 50 naar 47 teruggebracht. Wij willen dat wanneer dat gebeurt de geluidszone terzelfdertijd alsnog wordt vergroot. Op dit punt dien ik dus de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het van belang is de kleine luchtvaartterreinen snel te zoneren met het oog op de rechten en plichten van belanghebbenden en met het oog op de aanscherping van de zone in het jaar 2000 van 50 Bkl naar 47 Bkl;

overwegende, dat het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart de mogelijkheid biedt de geluidszone te vergroten wanneer de grenswaarde in het jaar 2000 wordt aangescherpt van 50 Bkl naar 47 Bkl;

spreekt als haar wens uit dat de vastgestelde zones in het jaar 2000, wanneer de grenswaarde wordt aangescherpt van 50 naar 47 Bkl, niet worden vergroot,

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. 53 (24400-XI).

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Het is van belang voor de omwonenden van de kleine luchtvaartterreinen dat er een goede geluidszone is. Dit geeft immers de burgers een bescherming tegen geluidshinder en het is van belang voor een goede handhaving. Daarom is het ook van belang dat deze geluidszonering nu doorgaat, maar wel op een andere basis dan tot nu toe gebeurde.

De Tweede Kamer heeft nu een aantal aanwijzingen ter beoordeling gekregen. Vele van de kleine luchtvaartterreinen hebben een veel groter aantal vliegbewegingen toebedeeld gekregen dan nu gevlogen wordt. D66 vindt dat de geluidsoverlast op deze vooral recreatief gebruikte vliegvelden niet afhankelijk gemaakt moet worden van de economische belangen. Kan een vliegveld binnen de door de overheid gestelde regels niet overleven, dan zal het moeten sluiten. D66 wil daarom voorstellen om de geluidsnormering niet te laten

Van 't Riet

afhangen van het veronderstelde aantal vliegbewegingen in het jaar 2000, maar van een stand-still-beginsel waarbij het jaar waarin met de zonering is begonnen als basisjaar moet gelden, dat wil zeggen 1992. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van oordeel, dat bij de geluidszonering voor kleine luchtvaartterreinen niet uitgegaan moet worden van een optimale benutting van de bestaande kleine luchtvaartterreinen;

overwegende, dat het referentiejaar 2000 geen wettelijk vastgestelde norm is;

verzoekt de regering bij de aanwijzingen en geluidszonering van kleine luchtvaartterreinen uit te gaan van het stand-still-beginsel uitgaande van het jaar waarin begonnen is met geluidszonering te weten 1992,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 54 (24400-XI).

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Dit geldt ook voor de geluidszone bij Seppe, waar wordt uitgegaan van 55.000 vliegbewegingen.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangekondigd dat het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen in 1997 herzien zal worden, waarbij er eindelijk onder de noemer van de toekomst van de luchtvaart een visie komt op de afstemming tussen de verschillende soorten luchtvaart in Nederland. Helaas zijn dan wel alle geluidszoneringen voor de kleine luchtvaartterreinen voltooid. D66 vindt het van belang dat de kleine luchtvaart op een goede manier wordt betrokken bij de discussie over de toekomst van de luchtvaart en dat daarbij ook de volgende onderdelen worden betrokken: het sluiten van kleine luchtvaartterreinen, vliegverboden voor bepaalde dagen of

dagdelen, helikoptervluchten en handhaving. Ik dien daarover de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van oordeel, dat voor de discussie en besluitvorming over de toekomstige Nederlandse luchtvaartinfrastructuur het van belang is dat er afstemming plaatsvindt tussen kleine luchtvaartterreinen, regionale luchthavens en de nationale luchthaven;

verzoekt de regering bij de discussie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland de volgende onderdelen te betrekken:

- de mogelijkheid om kleine luchtvaartterreinen te sluiten;
- de mogelijkheid om tot kleinere geluidszones bij de kleine luchtvaartterreinen te komen;
- vliegverboden voor kleine luchtvaart in bepaalde gebieden, op bepaalde dagen en/of dagdelen;
- de mate waarin helikoptervluchten worden toegestaan;
- een aparte norm voor helikopterlawaaï;
- handhaving,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van 't Riet, Crone en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 55 (24400-XI).

De heer **Esselink** (CDA): Voorzitter! Mevrouw Van 't Riet merkte op een goed moment in haar betoog op: helaas zijn dan de kleine burgerluchtvaartterreinen gezoneerd. Dat verwondert mij, omdat het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen en de Wet op de ruimtelijke ordening niet over "helaas" spreken, maar over "een plicht tot". Waar de rijksoverheid eigenlijk al in gebreke is, verwondert het mij dat er in de Tweede Kamer, de medewetgever, een oproep komt ± zo moet je het woordje "helaas" dan vertalen ± om toch wat piano aan te doen met deze zonering. Ik kan dit op geen enkele manier rijmen.

In een van de moties wordt nu voorgesteld, niet uit te gaan van het

structuurschema Burgerluchtvaartterreinen en de daaraan ten grondslag liggende, dus vigerende overwegingen, maar van een soort nieuw beleid dat ooit nog zijn weerslag moet vinden in een nieuw structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Ik denk dat dit ± dat is misschien ook een vraag in de richting van de minister ± van geen kanten kan. Een PKB is een nagenoeg wettelijk, mede door ons vastgesteld instrument. Men mag daar zelfs niet buiten treden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb het woord "helaas" gebruikt, omdat ik liever eerst een discussie had gevoerd over de afstemming tussen de regionale luchthaven, de kleine luchtvaart, en Schiphol om te bekijken welke geluidsbelasting toegelaten kan worden. Je moet daar een integrale visie op hebben. Als je nu per luchthaven zoneert, dan ben je eigenlijk bezig met ad-hoc-beleid. Ik heb evenwel begrip voor de situatie waarin wij zitten. Wij hebben nu eenmaal dat besluit over die geluidszonering genomen. De lagere overheden zitten daar ook min of meer op te wachten voor hun bestemmingsbeleid en dergelijke. Bij de begrotingsbehandeling heb ik mij harder opgesteld. Ik doe nu een tegemoetkoming. Het moet nu wel doorgaan, maar het moet niet zo zijn dat een integrale afweging onmogelijk wordt voor ons, als wij het te zijner tijd over de toekomst van de luchtvaart hebben. Wij hebben dan ook met elkaar afgesproken dat wij in 2000 nieuw beleid geformuleerd zullen hebben. Dan is er sprake van 47 Bkl tegenover 50 Bkl nu. In die zin gaat het beleid gewoon door. Ik vind het jammer dat die discussie niet van tevoren heeft plaatsgevonden, maar ik zie ook wel in welke situatie wij nu beland zijn.

De heer **Esselink** (CDA): Voorzitter! Maar dan is het nog veel ernstiger. Wij hebben twee jaar geleden het toen vigerende structuurschema juist verlengd. Je kunt nu dan ook niet met terugwerkende kracht zeggen: helaas...

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Als wij die afstemming niet meer aan de orde kunnen stellen, waarom voeren wij dan nog die discussie over de toekomst van de luchtvaart?

De heer **Esselink** (CDA): Die kan

Van 't Riet

alleen maar naar de toekomst werken. Het is precies, zoals u het zegt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Daarbij moet, lijkt mij, ook bekeken worden wat er in het verleden verkeerd is gedaan. En dat is de patstelling waar wij in zitten.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Deze discussie mocht ook gaan over een in het verleden ingediende motie. Ik wil mevrouw Van 't Riet vragen wat zij met die motie doet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U hebt volstrekt gelijk. Ik heb een gewijzigde motie ingediend in plaats van de motie op stuk nr. 20 die ik bij de begrotingsbehandeling heb ingediend.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Van 't Riet (24400-XII, nr. 20) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

□

De heer **Esselink** (CDA): Voorzitter! Met de brief van 18 december 1995 reageert de regering op het verzoek van de Kamer van 12 september om in overleg met de regio te bekijken of de geluidhindersituatie rond Seppe alsnog kon worden verbeterd en om, zo nodig, de voorgenomen zonering op grond van de Wet op de ruimtelijke ordening en de aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet vast te laten aan dat verzoek van de Kamer, althans naar de bedoeling, is voldaan. Formele aanpassing van de zonering, zo begrijp ik, zal het opnieuw doorlopen van de procedure betekenen. Het zal dus ook een aanmerkelijk tijdverlies betekenen. Kan de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening dit bevestigen?

Om des tijds wille wordt hier nu van afgezien. In plaats daarvan is in de regio gekozen voor de oplossing van een convenant tussen de betrokken overheden en de luchthaven inzake de beperking van het aantal vliegbewegingen tot 55.000 tot het jaar 2000. De zonering biedt feitelijk meer ruimte, maar men perkt zichzelf in. Ik vind dit geen fraaie oplossing, maar gegeven het tijdverlies is zij wel te accepteren. Er

wordt namelijk gehandeld naar de bedoeling van onze opmerkingen, waardoor je dat tijdverlies niet oploopt. Een pijnlijk punt is natuurlijk wel de omslag in het jaar 2000. Ik hoor hier in aanvulling op hetgeen in de brief staat, graag nog iets over van de minister van Verkeer en Waterstaat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Wat bedoelt de heer Esselink met die opmerking dat het jaar 2000 een pijnlijk punt blijft? Wat is nu eigenlijk zijn vraag?

De heer **Esselink** (CDA): Als wij zouden besluiten om de zonering te beperken tot 55.000 vliegbewegingen, dan zou er met de vermindering van de geluidsproductie tot 47 Bkl een feitelijke halvering tot 27.500 ontstaan. Daarbij neem ik even aan dat er geen techniek gevonden wordt waardoor de geluidsproductie langs een andere weg verminderd kan worden. Die halvering is evenwel wat pijnlijk. Dat is mijn punt.

Wat er eigenlijk aan de hand is, is dat er sprake is van een spanning met het vigerende structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, dat wij met open ogen hebben verlengd. Nog maar kort geleden hebben wij met kracht tegen elkaar gezegd: wij hadden die geluidszoneringen al moeten doen. Er is rechteloosheid vanuit ons gezien en dat is niet goed, er moet zo snel mogelijk worden gezoned. Er is sprake van zich langzaam wijzigende inzichten, ook bij mij, over de plek van kleine burgerluchtvaart in de verschillende verschijningsvormen in de toekomst. Ik vind eigenlijk dat door nota's als Relus, een aanvullend besluit over Maastricht en een echte beleidsnotitie over de kleine burgerluchtvaart uit te stellen, je de spanning alleen maar opvoert en je alle medeoverheden en betrokkenen op het verkeerde been zet. Ik wil daarom met klem aan de regering vragen hoe de verschillende beleidsstukken ons in de kortste keren bereiken, zodat ook ieder die meeluistert in dit parlement kan horen wat de Kamer, wat mij betreft in meerderheid, vindt van die beleidsstukken. Ik zou met klem mijn pleidooi van weleer willen herhalen, namelijk dat de resterende zoneringen van de kleine burgerluchtvaartterreinen zo snel mogelijk afkomt, in het bijzonder Teuge, waar men in de regio met de

rug tegen de muur staat. Wat mij betreft sturen beide ministers de zonering en de aanwijzing zo snel mogelijk naar de Kamer, zodat wij daar een oordeel over kunnen vellen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik proef in de woorden van de heer Esselink dat hij vindt dat de zonering snel moet en dat de vragen die hiervoor zijn gesteld alleen maar ophouden. Zie ik het verkeerd dat hij het als een soort tegenstelling ziet: nu zoneren of eventueel nog een uitspraak doen bij de Kamer? Ik zie het veel meer als een "en/en". Ik heb ook het woord "helaas" niet in de mond genomen. Ik denk dat snelle zonering van belang is.

De heer **Esselink** (CDA): Uit mijn woorden kan worden afgeleid dat ik de beleidsstukken zo snel mogelijk wil ontvangen, zodat ieder die met ons meekijkt kan weten hoe de Kamer over de toekomst van de kleine burgerluchtvaart denkt. Tegelijkertijd zeg ik dat wij met het structuurschema de plicht op ons hebben genomen om zo snel mogelijk te zoneren. Dat moeten wij dus ook doen. Wij kunnen onze overwegingen en problemen hier op centraal niveau niet laten landen in de regio en daar een soort stand-still organiseren. Men kan rond sommige terreinen geen kant meer op: daar kan geen woningbouw en hier kan geen bedrijventerreintje en ginds weet men niet hoe het luchtvaartterrein moet worden ontwikkeld. Dat vind ik onjuist. Ik voer dan ook een pleidooi om beide zo snel mogelijk hier te brengen. Dat pleidooi voert mijn fractie de laatste anderhalf jaar al consequent. Daarvoor hebben wij toenmalige ministers al verscheidene keren over dit punt bevrraagd.

De heer **Crone** (PvdA): Ik ben het volstrekt eens met de drang om tempo te maken. Vanmorgen lagen overigens in mijn vak de aanwijzingsvoorstellen voor Teuge, maar ik heb ze expres niet voor dit debat gelezen. Ik heb echter een vraag over de inhoud betreffende Seppe. De heer Esselink heeft de vorige keer in het algemeen overleg als eerste heel duidelijk gemaakt dat de gekozen berekeningswijze hem niet aanstond. Het beleid was altijd als volgt. Wij hebben een aantal vliegtuigbewegingen. Wij willen de geluidhinder terugbrengen en dat kan door techniek. Wij hebben toen

Esselink

tegen het kabinet gezegd dat men niet moest beginnen met de norm fictief te verhogen, omdat een halvering dan gemakkelijk te realiseren is. Ik hoor de heer Esselink daar nu niet over, maar hij was toen heel scherp en heeft ten aanzien van Seppe op dat punt een voorbehoud gemaakt.

De heer **Esselink** (CDA): In antwoord op de interruptie van de minister van Verkeer en Waterstaat heb ik al aangegeven dat wanneer je zoneert op 55.000 ± dat mijn voorkeur zou hebben, want wij maken nu een soort omtrekkende beweging ± je in het jaar 2000, als de techniek ons niet te hulp schiet, gehouden bent om het aantal vliegbewegingen te halveren. Anders klopt de geluidsnormering van het besluit kleine luchtvaart niet meer en daar zou ik niet van af willen. Daarom leg ik de minister deze vraag voor, want de spanning is eigenlijk nog net zo groot als toen. Ik wil nu echter beklemtonen dat wij een punt achter deze zaak moeten zetten. Wij hebben nog vier jaar de tijd om hetzij via de techniek hetzij anderszins te bekijken hoe wij in 2000 uitkomen. In rede kun je de mensen in de regio niet meer laten wachten. Ik kan mij niet voorstellen dat wij nog eens een jaartje of anderhalf jaar over zonering gaan praten en dat nu nog niet duidelijk wordt wat het wordt. Wij moeten naar mijn mening nu knopen doorhakken.

□

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! De fractie van de VVD komt tot de conclusie dat de eerder in commissieverband besproken zonering voorstellen van het kabinet zijn gebaseerd op eerder door de Kamer vastgesteld beleid. In dit verband hebben de fracties die nu heel kritisch zijn ook een eigen verantwoordelijkheid te nemen. Als ik hoor dat mevrouw Van 't Riet de regering verwijt een beleid ad hoc te voeren, dan kan zij dat verwijt beter tot de eigen fractie richten.

De regering heeft naar onze mening in het goede spoor gewerkt.

De heer **Crone** (PvdA): Hoe wil mevrouw Verbugt deze woorden waarmaken? Er heeft in geen enkel beleidsstuk gestaan dat wij de zonering moeten afstemmen op een fictief aantal vliegtuigbewegingen in

2000. Het ging altijd om een stand-still-beginsel. Vastgesteld waren het aantal vliegtuigbewegingen en de geluidhinder in 1985 of nog eerder. Die getallen willen wij halveren. Mevrouw Verbugt trekt wel een erg groot register open.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wij hebben eerder in deze Kamer een structuurschema Burgerluchtvaartterreinen aangenomen. Zoals de heer Esselink zo even zei, heeft de Kamer anderhalf jaar geleden dat besluit opnieuw genomen. Daarin is duidelijk aangegeven dat voor de kleine luchtvaartterreinen de lijn wordt aangehouden dat zij exploitabel blijven. Op basis van het Nationaal milieubeleidsplan plus gelden aanvullende milieubepalingen. Deze zijn keurig verwerkt door dit kabinet in een soort dubbeldoelstelling. Aan de ene kant wordt de milieubelasting vermindert en aan de andere kant worden de randvoorwaarden zodanig ingevuld dat de terreinen ook exploitabel blijven. Het kabinet heeft daarmee voldaan aan het beleid dat de Kamer eerder heeft uitgestippeld.

De heer **Crone** (PvdA): Er is geen beleidsonderdeel, noch in de ruimtelijke ordening noch in het milieubeleid waarin staat dat wij het stand-still-beginsel en de halvering toepassen ten opzichte van een fictieve geluidhinder in 2000. Dat staat nergens. Het gaat altijd om een ijkjaar. Ten opzichte van dat jaar ga je 10% omhoog of omlaag met de emissie of met welk percentage je ook afspreekt. Het is een noviteit dat het kabinet een oplossing heeft gevonden om tussen twee rotsen door te laveren. Ik verwijt dus niemand iets. Mevrouw Verbugt moet dan echter ook een ander niet verwijten dat hij op een iets andere manier tussen die rotsen door gaat. Haar toon was een beetje hoog. Wij maken gewoon een politieke afweging.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik hoor fracties kritische geluiden uiteten over het feit dat het kabinet de kleine luchtvaartterreinen wil behouden. Mevrouw Van 't Riet spreekt in een van haar moties de wens uit dat het aantal terreinen in de toekomst misschien minder moet worden. Daarover heeft de Kamer in het structuurschema Burgerluchtvaart-

terreinen een uitspraak gedaan. Die uitspraak wordt uitgevoerd door het kabinet. Dat is voor ons een belangrijke toetssteen. Wij vinden dan ook dat het kabinet in het goede spoor gewerkt heeft.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Mevrouw Verbugt heeft gelijk als zij zegt dat in het structuurschema in het verleden afgesproken is de zonering vast te stellen. Daarmee gaan wij door. Mijn fractie conformeert zich daaraan. Wij hebben in de tussentijd wel een discussie gehad over Schiphol. Naar aanleiding van die discussie hebben wij gezegd dat wij moeten praten over de toekomst van de luchtvaart in Nederland. In de aanloop tot die discussie en een nieuw structuurschema Burgerluchtvaart gaat de discussie verder. Je moet dan een integrale afweging maken voor nieuw beleid in het nieuwe structuurschema dat straks aan de orde zal zijn. In die zin heeft mevrouw Verbugt niet helemaal gelijk en slaat zij inderdaad een wat hoge toon aan.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De discussie over Schiphol betrof de vraag of een vijfde baan al dan niet gedraaid moest worden en of er in de toekomst nog voldoende uitbreidingsruimte zou zijn voor Schiphol. Het ging ook om de vraag waar eventueel een tweede nationale luchthaven zou moeten komen. Dat ging dus niet over Seppe. Seppe is niet als tweede nationale luchthaven in beeld geweest.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is waar, maar wij hebben gevraagd om een integrale visie waarbij zowel de regionale luchthavens betrokken worden als de kleine luchtvaart. Het gaat dus niet alleen om Schiphol. In het geval van Schiphol hebben wij een ruimte afgesproken met een plafond. Wij hebben ons vervolgens gerealiseerd dat die luchtvaart waarschijnlijk verder groeit. Daarover moet gesproken worden. Dat betekent niet dat andere vormen van luchthavens niet bij die discussie betrokken worden. In die zin komt er in het structuurschema een nieuw beleid.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Daar is ook helemaal niets op tegen, maar dat betreft de toekomst. Wij zijn nu bezig met zoneringsbesluiten die nog

Verbugt

voortvloeien uit besluitvorming die al door de Kamer is geaccordeerd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat klopt, maar als u de motie leest, zult u zien dat ze op de toekomst gericht is.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): U wilt met de motie dus niet de zoneringsbesluiten die nu aan de Kamer zijn voorgelegd in twijfel trekken?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee. Ik zeg: helaas. Ik had liever vooraf gediscussieerd, maar dat is niet mogelijk. Ik leg mij neer bij het feit dat de zoning gewoon doorgaat en daar hebben wij afspraken over. Bij de discussie die in de toekomst wordt gevoerd over het nieuwe structuurschema wil ik dit soort overwegingen wel aan de orde hebben.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Uit uw inbreng tijdens het algemene overleg kreeg ik een andere indruk. Ik ben blij dat u het standpunt van toen hebt verlaten.

Voorzitter! Voor de VVD-fractie geldt als een belangrijke toetssteen dat deze beleidslijn ook gedragen wordt door de regio. Dat regionaal-bestuurlijke draagvlak is er ook voor Budel en Seppe. Mijn fractie ziet daarom geen reden om democratische besluitvorming die reeds haar beslag heeft gekregen, in de wielen te rijden. Mijn fractie heeft daarbij ook in de overweging betrokken dat een zeer ruime meerderheid van de milieucommissie voor Seppe het kabinetsvoornemen op hoofdlijnen steunt. Opschorting van de zoneringsbesluiten, zoals D66 eerder heeft voorgesteld, is voor de VVD-fractie dan ook niet aan de orde. Ik ben blij dat de desbetreffende motie inmiddels van tafel is.

De zoneringsbesluiten zijn snel nodig om duidelijkheid en rechtszekerheid te geven aan de burgers maar ook aan de overheden en het bedrijfsleven, die investeringsbeslissingen op stapel hebben staan. Zolang er geen nieuw structuurschema Burgerluchtvaartterreinen is, zal de regering op basis van het vigerende structuurschema verdere zoneringsbesluiten moeten uitwerken. Bij een volgend structuurschema kan de Kamer een nieuwe afweging maken, maar dat is nu niet aan de orde. Mijn fractie stelt er evenwel prijs op om in de aanloop

naar een volgend structuurschema van de regering een integrale beleidsvisie op de luchtvaart te ontvangen, waarbij dan ook de rol van de kleine luchtvaart wordt betrokken. Wil de regering dit toezeggen?

Voorzitter! Ik sluit mij aan bij het verzoek van de heer Esselink. Ook de VVD-fractie dringt aan op spoed als het gaat om de nog lopende zoneringsbesluiten.

□

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Ik ben er zeer tevreden over \pm uit mijn mond geen enkel "helaas" \pm dat er nu zoning gaat plaatsvinden. Dat is absoluut staand beleid en overigens mag je ook over staand beleid blijven nadenken. Daarom steun ik het verzoek om in de komende nota's op een aantal bredere aspecten in te gaan.

De zoning geldt als een milieuplafond; dat wil ik benadrukken. Er kan meer gevlogen worden onder het plafond naarmate men stillere vliegtuigen inzet, dan wel minder in weekeinden en op vrije dagen vliegt, want op die factoren staat een forse straf. Het plafond gaat in 2000 omlaag, en dat is ook precies de dynamiek waar het allemaal om begonnen is: druk zetten op de geluidsbeperving.

Met de huidige voorstellen voor een van de vliegvelden, met name Seppe, wordt geprobeerd deze beleidskeuze iets te ontwijken, door nu en voor 2000 een veel hoger aantal vliegtuigbewegingen vast te stellen dan er feitelijk is, namelijk 70.000 in plaats van 55.000. De minister heeft in het algemene overleg in een debat met mij toegezegd dat zij aan de milieucommissie zal vragen om te onderzoeken of er mooiere mogelijkheden zijn, bijvoorbeeld het circuitvliegen te veranderen, misschien wel te verminderen. De brief die wij hierover hebben ontvangen van de commissie ex artikel 28 verbaast mij een beetje. De commissie schrijft namelijk: dit deel van de commissie (namelijk de meerderheid) neemt wat dit betreft uw stelling over dat verdere verkleining van het circuit in verband met de veiligheid niet kan. Kennelijk heeft de minister dus niet gevraagd: kunt u beperkter circuitvliegen? Kennelijk heeft zij gevraagd: bent u het met mij eens dat het niet kan?

Dat verbaast mij een beetje, omdat ik had gehoopt dat er uit deze poging een oplossing zou voortkomen. Dat is kennelijk niet gelukt. Ik ben er wel blij mee dat de ministers voorstellen om het aantal helikoptervluchten te beperken.

Het enige motief om de milieuzone enigszins verkapt op te rekken naar 70.000 bewegingen, is dat de rentabiliteit van het vliegveld anders onder druk zou komen te staan. Met cijfers is dit nooit onderbouwd. Ik denk dat wij er ook niet te zwaar aan moeten tillen. Juist wanneer meer vliegvelden gezoneerd worden, ontstaan er immers ook meer mogelijkheden voor tarief-differentiatie en tariefverhogingen, en er is nog steeds veel te winnen bij minder vliegen in de weekeinden. Doorslaggevend moet volgens mijn fractie zijn dat dergelijk uiterst hinderlijk luchtverkeer met een overwegend recreatief karakter alleen zou moeten plaatsvinden als er geen hinder optreedt voor bewoners die ook willen recreëren, en wel in hun eigen tuin. Zo nodig moet dergelijk vliegverkeer maar worden uitgeplaatst naar andere velden. Ik breng dit tot uitdrukking in een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het van belang is kleine luchtvaartterreinen snel te zoneren, met het oog op de rechten en plichten van belanghebbenden en met het oog op de aanscherping van de zone in het jaar 2000 van 50 Bkl naar 47 Bkl;

spreekt als haar wens uit, dat de berekende Bkl-zones zo spoedig mogelijk worden vastgesteld voor zover daartegen geen overwegende bezwaren bestaan;

dringt er bij de regering op aan bij de geluidszone van het luchtvaartterrein Seppe uit te gaan van 55.000 vliegtuigbewegingen per jaar,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Crone, Stellingwerf en Van 't Riet. Naar mij

Crone

blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 56 (24400-XI).

De heer **Crone** (PvdA): Ik denk dat ik hiermee ook de zekerheid bied die collega Esselink de vorige keer en zojuist heeft gevraagd, dat zo snel mogelijk wordt gezoneerd. Als je krapper gaat zoneren dan op 70.000, weet in ieder geval iedereen dat je binnen de 70.000-zone niet moet bouwen en dat er misschien nog een klein beetje ruimte bijkomt waar het wel mag. Dat moet binnen een halfjaar kunnen.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Voorzitter! Ik zal proberen te voorkomen dat het hele mondeling overleg wordt overgedaan, maar op een aantal punten zal ik nog moeten ingaan. Ik heb het gevoel dat wat wij toen hebben geprobeerd over te brengen in ieder geval niet is neergedaald in de Kamer.

Als ik de heer Stellingwerf hoor zeggen dat integraal beleid nodig is, wil ik herhalen wat ik toen heb gezegd. Er is integraal beleid. Wij hebben een vigerend structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Wij hebben daarna een aantal andere nota's gehad, een NMP en een NMP-plus. Op basis daarvan wordt een integraal beleid gevoerd. Als hij zegt dat er straks een nieuw beleid moet komen, heeft hij natuurlijk gelijk. Wij gaan op weg naar een nieuw structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, maar datgene waarmee wij nu bezig zijn is niet gebaseerd op niks en niet ad hoc. Het is een uitvoering van het huidige structuurschema Burgerluchtvaartterreinen.

Ik zou de mening willen weg nemen dat wij met het zoneren zoals wij dat nu doen de situatie voor de toekomst vastleggen. Als er een nieuw structuurschema Burgerluchtvaartterreinen komt, kunnen daarin natuurlijk afwegingen worden gemaakt ten aanzien van de omvang en de aard van de kleine luchtvaartterreinen. Ook daar kan worden vastgelegd dat het anders moet. Het zoneren gebeurt juist uit een oogpunt van bescherming in de huidige situatie. Op zichzelf zegt het niets over de toekomst. Het zegt alleen in zoverre wat, dat zolang het huidige structuurschema vigerend is, er op die plekken een bepaalde

bescherming geboden wordt aan de bewoners en dat de hinder niet mag worden uitgebreid.

Misschien kan ik direct iets zeggen over de moties van de heer Stellingwerf. In de motie over de stiltegebieden staat waar wij mee bezig zijn. De AMvB stiltegebieden is in de maak. Ik heb inhoudelijk geen bezwaar tegen de motie, maar zij is een beetje overbodig.

De heer Stellingwerf en eigenlijk iedereen heeft over het vliegveld Seppe gesproken. Hij heeft een motie ingediend, die overigens algemener van aard is. Ik neem aan dat ook mevrouw De Boer er nog op zal ingaan. Hij zegt dat de zones niet mogen worden vergroot in het jaar 2000. In het huidige besluit is die escape altijd aangegeven. Ik zeg dan onmiddellijk, dat ik het in principe niet wenselijk vind dat zones in het jaar 2000 worden vergroot. Het doel van de huidige zonering is juist om in het jaar 2000 terug te gaan in geluidhinder en zwaardere eisen te stellen. Wij moeten dan echter ook voldoen aan hetgeen in het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen wordt gesteld. De continuïteit van de bestaande kleine luchtvaartterreinen moet worden gegarandeerd. Ik hecht zeer aan het bestuurlijk overleg in de regio en de inbreng daar door de exploitant. De bestuurders in de regio hebben geaccepteerd als een reden waarom zij doen wat zij doen, dat als in het jaar 2000 bij Seppe niet rond de 55.000 vliegbewegingen gemaakt kunnen worden, het vliegveld niet exploitabel is. Daarom hebben wij gedaan wat wij hebben gedaan. Wij zoneren nu op 70.000, waarbij wij overigens in een convenant een afspraak maken, dat men tot 55.000 komt. Dat is heel normaal. Dat is op veel meer plekken gebeurd. Men zal dat handhaven. In 2000 gaat men terug naar 47 Bkl. Dit betekent met de huidige stand der techniek een teruggang naar 35.000 vluchten. Men zal met stillere vliegtuigen moeten gaan vliegen. Tevens kan men andere vliegtijden hanteren. Het is echter een illusie te bedenken dat men met een halvering het aantal van 55.000 vluchten haalt. Om deze reden accepteren wij een zonering van 70.000. Tevens is de bestuurlijke afspraak gemaakt dat wij in 2000 ook nog kunnen voldoen aan het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Het boeiende is dat als het ene gebeurt, het andere niet mogelijk

is. Ik wil voorkomen dat we straks zones moeten vergroten en in de tussentijd onwenselijke situaties zijn ontstaan. Voorkomen moet echter worden dat nu te krap wordt gezoneerd. Wat is dan straks dan de milieuwinst? Ik merk over de motie op dat als we een getal van 70.000 kunnen aanhouden, ik daar voor wat Seppe betreft geen probleem me heb. De inhoud van de motie is echter voor mij niet aanvaardbaar zolang er geen duidelijkheid is over de totale zonering. Er komen nog zoneringsbesluiten. Tevens wijs ik erop dat in het huidige besluit een escape staat opgenomen. Hier is nog geen wijziging opgetreden.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Kan in de beleidsnota een voorstel worden opgenomen om het besluit aan te passen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dit punt moet bij het volgende structuurschema worden behandeld.

De heer **Esselink** (CDA): Het dictum van de motie luidt: spreekt als haar wens uit... enz. Zo'n uitspraak kan niet, omdat die in strijd is met het besluit dat in de tekst daarboven staat. In het besluit ± geldend recht ± is die escape willens en wetens gecreëerd. Het dictum moet dan luiden: nodigt de regering uit het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart zo snel mogelijk te herzien, zodat de mogelijkheid om zones te vergroten wordt geschrapt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben daar in algemene zin geen voorstander van. Ook ik wens dat de zones niet worden vergroot, maar de escape moet blijven bestaan al was het maar omdat ik ook nog moet voldoen aan het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen waarin afspraken zijn gemaakt. Die rechtszekerheid wil ik de kleine vliegvelden bieden.

De heer **Esselink** (CDA): Dan ontraadt u aanvaarding van de motie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan zeggen dat wat in de motie staat ook mijn wens is en in die zin is ze ongevaarlijk. Een wens is dat je het niet onmogelijk maakt. Ik koester deze wens ook maar ik sluit niet uit dat we in een enkel geval ± willen we het structuurschema serieus nemen ±

Jorritsma-Lebbink

toch moeten overgaan tot vergroting van de zones, tenzij we erin slagen om via de zonering een zodanige ruimte te creëren dat de kleine vliegvelden blijven bestaan.

De heer **Crone** (PvdA): In de wet staat ± en dat ondersteunen we ± dat de zones worden vastgesteld, maar niet met het doel om ze voortdurend uit te breiden. In die zin vind ik niet dat er strijd met de wet ontstaat. Je kunt het harder maken, maar soms houd je een escape in de wet omdat er ooit gebruik van zal worden gemaakt. Ik heb het idee dat er, zo geredeneerd, minder tegenstellingen in de motie staan, hoewel ik haar niet eens heb medeondertekend.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dat de motie overbodig is. Het staat namelijk al zo in het besluit. Het besluit gaat niet uit van een automatische vergroting van de zonering in 2000. Het besluit is juist om dat in 2000 niet te doen, waardoor het geluid zal verminderen. Er vindt zonering plaats, ervan uitgaande dat vergroting niet mogelijk is. Ik moet echter voldoen aan het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen en daarom is de escape opgenomen. Er ligt een relatie met het vliegveld Seppe en de zonering daarvan.

Mevrouw Van 't Riet heeft een motie ingediend over het stand-still-beginsel. Zij zegt dat dit ook geldt voor Seppe. Ik begrijp dat zij dit in het algemeen vindt gelden. Overigens wil ik daarvan zeggen dat bij de zonering in de meeste gevallen wordt uitgegaan van stand-still, maar wij gaan ook uit van het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Als je kijkt naar het totaal, zoneren wij niet op 100% van de bestaande technische capaciteit, maar op ongeveer tweederde van de technische capaciteit die er op de kleinere vliegvelden is. Dat is nagenoeg de situatie, over-all, van 1992. Op een aantal vliegvelden gaat het terug, maar op een aantal zitten wij erboven. Een aardig voorbeeld daarvan is Lelystad, waar wij ook een functie aan hebben toegekend in het kader van de overloop van Schiphol. Per terrein zijn er dus plussen en minnen. Inderdaad is het in Seppe iets meer. Dat heeft ook te maken met het feit dat wij afgesproken hebben dat er een bestaansmogelijkheid moet blijven. Het aantal bewegingen in Seppe bedroeg in

1992 55.000. Weliswaar wordt de zonering iets groter, maar in de feitelijke gang van zaken blijft het 55.000. Ik vind het eerlijk gezegd buitengewoon gevaarlijk om dit per veld als algemeen beginsel te accepteren. In de breedte proberen wij het via de zonering zoveel mogelijk te bereiken, maar in een enkel geval is het contrair aan een andere doelstelling, namelijk dat de capaciteit ongeveer gehandhaafd moet worden.

Ik kom vervolgens bij de motie van mevrouw Van 't Riet, die medeondertekend is door de heren Crone en Stellingwerf, over de TNLI-discussie en de kleine luchtvaart. Zoals de motie nu luidt, zullen wij haar niet kunnen uitvoeren. De TNLI-discussie is een strategische discussie over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart en een "nut en noodzaak"-discussie over uitbreiding en aanleg van luchtvaartterreinen. Het is geen stuk waarin per terrein al wordt aangegeven wat er gaat gebeuren. Het gaat erom hoe wij in de toekomst omgaan met de kleine luchtvaart, bijvoorbeeld op Schiphol of op andere regionale luchthavens en wat het betekent, als het ergens op de ene plek weg moet. Welke ruimte heb je dan nodig? Dat is dus een globale nota. Wat mevrouw Van 't Riet vraagt, is typisch iets wat in de PKB deel 1, van het uiteindelijk te formuleren structuurschema Burgerluchtvaartterreinen moet worden opgenomen. Wij hebben afgesproken dat wij de kleine luchtvaart meenemen in die "nut en noodzaak"-discussie. Wat doen wij met die kleine luchtvaart en wat willen wij daarmee in omvang? Dan gaat het over een strategische discussie en niet over een precieze invulling per luchthaven. Dat is een zaak die, nadat de Kamer haar akkoord heeft uitgesproken over de hoofdlijnen, vertaald zal worden. Hoe ga je dan om met de kleine luchtvaartterreinen en waar ga je dat dan precies doen? De mogelijkheid om kleine luchtvaartterreinen te sluiten is er natuurlijk altijd. Het is bepaald niet zo dat dit niet kan. Je moet dat echter wel besluiten in een structuurschema Burgerluchtvaartterreinen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mag ik het zo verwoorden dat de minister zegt dat dit eigenlijk niet past in de nota die eind van dit jaar komt, maar

dat in het vervolg op die nota, de PKB, aan al deze facetten aandacht kan worden besteed en dat daarin ook beleidsuitspraken kunnen worden gedaan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Natuurlijk. Als je praat over de toekomst van de Nederlandse luchtvaartinfrastructuur, begin je vanuit de grote internationale zaken. Je pelt het af tot uiteindelijk de allerkleinste luchtvaart toe. Daarover zul je dan beleidsuitspraken moeten doen die je vervolgens vertaalt in ruimtelijke en beleidsmatige zin. Je moet echter wel eerst een strategische discussie voeren wat je wilt.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dus als in deze motie niet wordt gesproken over de nota van dit jaar, maar over de PKB, zou u er geen moeite mee hebben om haar uit te voeren?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er staat niets anders in dan dat wij gevraagd worden om te kijken welke mogelijkheden er zijn, om te praten over de mate waarin helikopter- vluchten worden toegestaan, om te praten over handhaving of om te praten over de wenselijkheid van een aparte norm voor helikopterlawaaï. Het gaat over vliegverboden voor de kleine luchtvaart. Er wordt nu nog geen duidelijke uitspraak gedaan, maar dat wij ons daarop moeten beraden is natuurlijk helder. Een aantal van deze onderdelen zul je misschien gedeeltelijk kunnen meenemen in de algemene discussie, maar het grootste deel moet natuurlijk uiteindelijk zijn uitwerking krijgen in een nieuw structuurschema. Met andere woorden, wij hebben al toegezegd dat wij, ook in TNLI, in strategische en in politieke zin, een aantal zaken zullen meenemen. Vervolgens komt de vertaling daarvan in het nieuwe structuurschema Burgerluchtvaartterreinen.

De heer **Esselink** (CDA): Voorzitter! Ik denk nog even na over hetgeen de minister heeft gezegd in reactie op de motie. Zij zegt dus eigenlijk dat de regering in de komende tijd alles zal produceren waarnaar is gevraagd, hetzij bij de structurerende nota, hetzij bij de uitwerking in de planologische kernbeslissing. Daarmee is de vraag vanuit de Kamer eigenlijk overbodig. De

Jorritsma-Lebbink

minister zegt immers op beide punten toe.

Minister Jorritsma-Lebbink: De motie vraagt om het bij TNLI te doen. Dat kan ik niet toezeggen. Dat betekent dus dat op zijn minst het dictum van de motie zou moeten worden gewijzigd. Ik had overigens al toegezegd dat ik een visie zou geven over de kleine luchtvaart bij TNLI. Ik weet niet wat het nieuwe van de vraag is.

De heer **Crone** (PvdA): Ik denk dat de motie juist bij de TNLI-discussie thuishoort. De minister heeft al drie keer gezegd dat wij er rekening mee moeten houden dat alle vliegvelden levensvatbaar moeten blijven en continuïteit moeten hebben. Juist in die strategische discussie wil ik kunnen discussiëren over vragen als het concentreren van die vliegvelden. De consequentie daarvan is dat misschien een deel verdwijnt. Welk vliegveld dan verdwijnt, komt in het SBL. De eerste zin houdt niet in dat wij in de TNLI-nota zeggen welke vliegvelden mogen blijven, maar dat wij een algemene discussie moeten voeren. In die zin hoeft de minister de motie niet te ondersteunen, maar ook zeker niet te ontraden. In de TNLI willen wij juist die strategische punten hebben.

Minister Jorritsma-Lebbink: De mogelijkheid om kleine luchtvaartterreinen te sluiten is er. Als je dat wilt, kun je er morgen al sluiten. Dan moet wel eerst worden vastgelegd in het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen dat er wordt geschrapt. Die vraag kan ik zo beantwoorden. Als de heer Crone wil dat een aantal verdwijnt, dan moet hij ervoor zorgen dat zij niet in een volgend SBL worden opgenomen. Dat is geen nieuwe vraag. Wij moeten met elkaar spreken over onze visie op de toekomst van de kleine luchtvaart in Nederland. Dat is een discussie die thuishoort bij de strategische discussie. Willen wij nog zoveel kleine vliegvelden houden in de toekomst of willen wij ze concentreren? Dat is een strategische vraag. Dan hebben wij het niet over de mogelijkheid om kleine luchtvaartterreinen te sluiten of over de mogelijkheden voor kleinere geluidszones. Dat is typisch iets wat je in een structuurschema vastlegt. Met andere woorden, wij hebben toegezegd dat wij daar een visie over

geven en de Kamer kan daarna uitspreken wat zij wil.

De heer Esselink heeft gezegd dat het zo pijnlijk is in het jaar 2000. Dat hangt er echter maar van af. Ik denk dat hetgeen wij nu voorstellen ertoe leidt dat in elk geval Seppe een vliegveld is dat in de ogen van de regio is te exploiteren. Dat volgt uit het bestuurlijk overleg dat in die regio is gevoerd. De exploitant heeft blijkbaar de bestuurders ervan overtuigd dat het vliegveld niet is te exploiteren als er veel minder vluchten zijn. Dat is de reden waarom wij die ruimte hebben geboden. Als het minder moet worden, dan lopen wij naar mijn mening het risico dat wij moeten doen wat wij liever niet willen doen. Dat is namelijk het vergroten van de zone. Of ze komen aanzetten met een subsidie-aanvraag en daar zou ik ook niet voor zijn. Ik dacht dat dit ook niet de bedoeling was in de algemene bestuurlijke uitgangspunten. Of wij voldoen aan het eind van de rit niet aan hetgeen wij in het structuurschema hebben afgesproken, namelijk dat de bestaande luchthavencapaciteit gehandhaafd kan worden en dat ze dus te exploiteren zou moeten zijn.

Ik vind eerlijk gezegd dat dit een heel charmante oplossing is. Je geeft ze namelijk niet oneindig veel ruimte, maar je laat ze bestaan op het niveau waarop ze nu zitten. In 2000 moet het geluid fors minder worden en kunnen ze wellicht met veel moeite en investeringen, door stillere vliegtuigen en wellicht ook door op andere tijden te vliegen, toch nog aan dat aantal van ongeveer 55.000 komen, zodat het vliegveld ook is te exploiteren. Daarmee is het besluit nog een hard besluit. Dat geldt overigens voor alle vliegvelden, want men zal zich geweldige inspanningen moeten getroosten om die geluidsbeperking werkelijk te halen. Je moet het wel zodanig doen dat het ook een haalbare kaart is. Dit is ook de afspraak die in het structuurschema is vastgelegd.

De heer Esselink noemde het pijnlijk dat de verschijning van Relus steeds uitgesteld wordt. Nogmaals, Relus heeft niets te maken met de toekomst van luchthavens op zich. Relus gaat alleen maar om de bestuurlijke verhoudingen tussen regionale luchthavens en de rijksoverheid. Met de heer Esselink hoop ik dat het kabinet binnen afzienbare tijd kan bevallen van dat

stuk, maar ik heb inmiddels geleerd dat ik nog voorzichtiger moet zijn dan mijn voorgangster. Zij heeft dat stuk overigens langer beloofd dan ik tot nu toe heb kunnen doen. Ik hoop dat ik uiteindelijk erin slaag, er korter over te doen om het stuk naar de Kamer te zenden dan mijn voorgangster het heeft beloofd. Al in mei 1992 stuurde zij een brief aan de Kamer waarin stond dat het voor de zomer zou komen. Daarna heeft zij nog twee en half jaar gezeten; ik zit nog geen twee en half jaar. Ik hoop dus dat ik Relus naar de Kamer kan sturen voordat ik die periode heb gehaald. Ik hoop zelfs dat het veel eerder kan. Met de heer Esselink ben ik van mening dat het zo snel mogelijk moet gebeuren, maar het moet wel een goede nota zijn.

De heer **Esselink** (CDA): Voor alle helderheid: ik heb geen relatie gelegd tussen datgene wat wij nu doen, en Relus. Ik heb alleen gezegd dat een aantal stukken steeds wegblijft, waardoor de spanning tussen datgene wat er in het land gebeurt, en datgene wat wij hier aan discussie moeten voeren, steeds groter wordt. Dat vind ik jammer.

Minister Jorritsma-Lebbink: Daar blijkt gewoon uit dat het een moeilijk onderwerp is. Er is op dit moment blijkbaar een tamelijk moeilijke situatie rondom de kleine luchtvaartterreinen. Dat moeten wij gewoon constateren.

Overigens ben ook ik van mening dat wij moeten proberen, zoneringsbesluiten zo snel mogelijk te nemen. Wij hebben in de afgelopen periode echter te goed geleerd dat er gewoon lang over gedaan wordt. Bestuurlijk overleg kost erg veel tijd en ook in de regio heeft men veel tijd nodig om de zaak voor te bereiden. Over de meeste zoneringsbesluiten, waarover mevrouw De Boer nog wat zal zeggen, wordt een jaar of vier, vijf gedaan. Dat is heel vervelend, maar het is niet anders.

Op de meeste opmerkingen van de heer Crone heb ik al gereageerd. Ik heb bezwaar tegen zijn opmerking dat er sprake is van een verkapte oprekking van het milieuplafond. Wij hebben geprobeerd, een oplossing te vinden in het spanningsveld tussen het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, waarin afgesproken is dat de bestaande capaciteit gehandhaafd dient te worden en dat bovendien de

Jorritsma-Lebbink

vliegvelden exploitabel moeten zijn, en de wens die in het NMP en het NMP-plus is vastgelegd om het geluid zoveel mogelijk te verminderen. Bovendien is in het besluit afgesproken dat het geluidsniveau in het jaar 2000 van 50 naar 47 Bkl gaat. In dit spanningsveld hebben wij gezegd dat de oplossing zodanig moet zijn dat het vliegveld ook in 2000 exploitabel is. Wetende dat het hiervoor ongeveer 55.000 vluchten nodig heeft, geven wij nu iets meer ruimte. Deze willen wij niet echt geven, maar leggen wij wel vast in de zonering. Vervolgens maken wij een zodanige bestuurlijke afspraak dat het vliegveld tussen nu en 2000 op dat aantal van 55.000 blijft hangen. Dat is geen verkapte oprekking, maar is een poging om een goede oplossing te vinden in het spanningsveld dat er nu eenmaal is tussen verschillende onderdelen van het beleid.

De **voorzitter**: Datgene wat de heer Crone nu wil vragen, staat in het verslag van het algemeen overleg of heeft de minister net gezegd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom bij de motie die de heer Crone ter zake heeft ingediend. Ik ontraad de Kamer dringend aanneming ervan, omdat ik ervan overtuigd ben dat wij, als zij wordt aangenomen, rond het jaar 2000 worden geconfronteerd met geweldige druk om de zone te vergroten. Dan hebben wij waarschijnlijk per saldo geen milieuwinst binnengehaald, omdat de kans groot is dat er in de tussentijd ongewenste ontwikkelingen in dat gebied zijn geweest.

□

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik kan het kort houden, want het meeste is beantwoord door mijn collega.

Mijn eerste antwoord betreft de motie en de opmerking van de heer Stellingwerf. Het lijkt mij goed dat ik nog een keer naar voren breng dat wij bij geluidszonering voor kleine luchtvaartterreinen praten over Bkl-contouren. De 50 Bkl is dan dezelfde als de 20 Ke die wij bij de grote luchthavens hanteren. Ik vind het nodig om dit nog eens naar voren te brengen, want als wij praten over de overlast van kleine luchthavens, die zonder meer aanwezig is, moeten wij ons realiseren dat daar andere maten gelden en dat wij

minder tolereren dan bij de grote luchthavens. Dat aspect hebben wij zeker in het beleid verdisconteerd.

In 2000 gaan wij terug naar 47 Bkl en daarmee komen wij dus onder de 20 Ke. Het is goed om nog eens te stipuleren dat wij ervan uitgaan, dat wij dezelfde zonering hebben maar dat er in die zonering sprake is van minder vliegbewegingen omdat je anders niet aan die 47 Bkl komt. Dat brengt mij op de opmerking van de heer Stellingwerf dat hij de fysieke zonering liever niet groter heeft. Ik kan mij dat voorstellen. Collega Jorritsma heeft ook al gezegd dat wij daar absoluut niet op uit zijn. Toch moet de heer Stellingwerf zich realiseren dat als wij stiltegebieden moeten implementeren binnen zones, wij tot een vergroting van de zonering zouden kunnen komen. Maar een vergroting van de zonering betekent niet dat wij tot meer vliegbewegingen komen, want die 47 Bkl kan niet meer hebben dan een bepaalde hoeveelheid vliegbewegingen.

Ik denk dat de heer Esselink naar de bekende weg vroeg met zijn vraag hoe lang het duurt wanneer een zonering is vastgelegd krachtens de Wet op de ruimtelijke ordening. Als het heel snel gaat, is dat al met al zo'n twee jaar, maar wanneer er allerlei procedures gevolgd worden, kom je snel terecht in een periode van vier jaar. De heer Esselink stelde dat de bestuurlijke constructie voor Seppe geen schoonheidsprijs verdient. Ik ben het met hem eens, maar ik heb wel de ervaring dat men met bestuurlijke constructies waarvoor hier is gekozen, heel goed kan werken. Schiphol heeft vijftien jaar gewerkt met interimcontouren die puur gebaseerd waren op overeenkomsten tussen de luchthaven en de regionale overheden. Wij gaan uit van 50 Bkl en 70.000 vliegtuigbewegingen terwijl de regio uitgaat van 50 Bkl met 55.000 vliegtuigbewegingen. Dat is de bestuurlijke constructie waar zij elkaar aan houden. Ik vind dat een goede zaak. Als wij in het jaar 2000 teruggaan naar 47 Bkl komen wij, op basis van het voorstel dat voor ons ligt en dat wij u hebben doen toekomen, op 35.000 vluchten terecht. Natuurlijk moet dan nog bekeken worden welke factoren herberekend moeten worden in het kader van de weekendvluchten.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Over de ingediende moties zal aanstaande dinsdag worden gestemd.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Het streven moet erop gericht zijn om ongeveer 19.15 uur het volgende onderwerp afgehandeld te hebben. Gezien de opgegeven spreek tijden en de minister kennende, moet dat lukken. De reden hiervan is, dat de minister van Buitenlandse Zaken is gevraagd om op korte termijn uit het buitenland naar Nederland terug te keren en hij om ongeveer 20.30 uur hier zal zijn voor het debat. Het lijkt ons daarom correct om hem in die omstandigheden niet lang te laten wachten.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Regels met betrekking tot de oprichting van de naamloze vennootschap N.V. RBB (Wet privatisering RBB) (24345).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Koekkoek** (CDA): Voorzitter! De CDA-fractie stemt in met het wetsvoorstel. Ik dank de regering voor de uitvoerige en toch heldere beantwoording van onze vragen in de nota naar aanleiding van het verslag. We hopen en verwachten met de regering, dat de NV RBB haar taken betreffende de bedrijfsgezondheid en bedrijfsveiligheid ± de zogenaamde Arbodiensten ± ten behoeve van het overheids personeel en anderen adequaat zal uitvoeren.

Een interessante vraag is of de zorg voor gezondheid en veiligheid van het overheids personeel een kerntaak van de overheid is. De regering zegt van niet, maar komt toch tot de conclusie dat ten aanzien van het militaire personeel privatisering van RBB-taken niet zonder meer mogelijk is. Is de minister het eens met de conclusie, dat de zorg voor de gezondheid en de veiligheid van het overheids personeel zeker een overheidstaak is, maar dat de uitvoering van deze taak kan worden geprivatiseerd?

Voorzitter! Ik wil verder aandacht schenken aan enkele financiële