

79ste vergadering

Dinsdag 13 mei 1997

Aanvang 14.00 uur

Voorzitter: Bukman

Tegenwoordig zijn 136 leden, te weten:

Adelmund, Aiking-van Wageningen, Apostolou, Van Ardenne-van der Hoeven, Assen, Augusteijn-Esser, Bakker, Beinema, Van den Berg, Biesheuvel, Blaauw, Blauw, Van Blerck-Woerdman, Van den Bos, Van Boxtel, Bremmer, Bukman, M.M. van der Burg, V.A.M. van der Burg, Van de Camp, Cherribi, De Cloe, Cornielje, Crone, Dankers, Van Dijke, Dijkma, Dijkman, Dittrich, Van den Doel, Doelman-Pel, Duivesteijn, Essers, Feenstra, Gabor, Van Gijzel, Giskes, De Graaf, De Haan, Van Heemskerck Pillis-Duvekot, Van Heemst, Van der Heijden, Hessing, Hillen, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, Van Hoof, Hoogervorst, De Hoop Scheffer, Ten Hoopen, Huys, Janmaat, Jeekel, De Jong, Jorritsma-van Oosten, Kalsbeek-Jasperse, H.G.J. Kamp, M.M.H. Kamp, Keur, Klein Molekamp, Koekkoek, De Koning, Korthals, Lambrechts, Lansink, Liemburg, Lilipaly, Van der Linden, Marijnissen, Mateman, R.A. Meijer, Th.A.M. Meijer, Middel, Van Middelkoop, Mulder-van Dam, Nijpels-Hezemans, Noorman-den Uyl, Oedayraj Singh Varma, Oudkerk, Van Oven, Passtoors, Van der Ploeg, Poppe, Rehwinkel, Reitsma, Remkes, Van Rey, Van 't Riet, Rijpstra, Roethof, Van Rooy, Rosenmöller, Rouvoet, Scheltema-de Nie, Schimmel, Schutte, Schuurman, Sipkes, Smits, Soutendijk-van Appeldoorn, Stellingwerf, Sterk, Van der Stoel, Swildens-Rozendaal, Terpstra, Valk, Ter Veer, Te Veldhuis, Verbugt, Verhagen, Verkerk, Versnel-Schmitz, Verspagnet, Visser-van Doorn, Vliegenthart, Van der Vlies, Van Vliet, H. Vos, M.B. Vos,

O.P.G. Vos, Voûte-Droste, B.M. de Vries, J.M. de Vries, Wallage, Van Walsem, Van Waning, Weisglas, Van Wingerden, Witteveen-Hevinga, Wolters, Woltjer, Ybema, Van Zijl, Zijlstra en Van Zuijnen,

en mevrouw Sorgdrager, minister van Justitie, de heer Zalm, minister van Financiën, mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, de heren Van Aartsen, minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Melkert, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Kohnstamm, staatssecretaris van Binnenlandse Zaken, mevrouw Schmitz, staatssecretaris van Justitie, en de heer Vermeend, staatssecretaris van Financiën.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Leerkes, wegens bezigheden elders;

Hendriks, wegens bezigheden elders, de gehele week;

Bolkestein en Van Gelder, wegens verblijf buitenslands;

Houda, wegens verblijf buitenslands, ook morgen;

Leers, wegens verblijf buitenslands, de gehele week;

Van Traa en Rabbae, wegens ziekte.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op

die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van orde.

De **voorzitter**: Het is gebruikelijk het vragenuur te beginnen met vragen die nog overstaan van de vorige week, zodat wij vandaag eigenlijk hadden moeten beginnen met vragen gesteld door de heer Hillen. Echter, in verband met de agenda van de minister van Verkeer en Waterstaat heb ik, met instemming van de heer Hillen, de volgorde van de te stellen vragen gewijzigd.

Vragen van het lid Verbugt aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over **de gevolgen van de schorsing door de Raad van State van het aanwijzingsbesluit uit 1994 voor Maastricht Aachen Airport**.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Ruim twintig jaar geleden is Limburg de uitbreiding van de luchthaven bij Beek, ofwel Maastricht Aachen Airport, beloofd als compensatie voor de sluiting van de mijnen. Na ruim twintig jaar leek het erop dat de besluitvorming van november jongstleden eindelijk de lang gehoopte duidelijkheid had gebracht. Echter, afgelopen vrijdag bereikte ons via de pers het bericht dat de Raad van State het

Verbugt

aanwijzingsbesluit van 1994 had geschorst en de tijdelijke geluidscontouren had teruggebracht tot het feitelijke gebruik van de luchthaven in 1995. Voor alle duidelijkheid vermeld ik nog dat het hierbij gaat om de contouren voor de noord-zuidbaan. De fractie van de VVD wil hierover de volgende vragen stellen.

1. Wat zijn de gevolgen van deze uitspraak van de Raad van State voor de exploitatie van de luchthaven in de aanloop naar de oost-westbaan?

2. Wie is verantwoordelijk voor eventueel optredende extra verliezen?

3. Heeft de aanpassing van de geluidscontouren gevolgen voor de financiële verhouding tussen Rijk en luchthaven, zoals vastgelegd in de nota Relus die op dit moment in de Kamer in behandeling is?

4. Welke gevolgen heeft de thans ontstane situatie voor Maastricht Aachen Airport gelet op de concurrentieverhoudingen met de luchthavens net over de grens, met name de luchthaven van Luik, waar nauwelijks restricties gelden?

5. Wat is de minister voornemens te doen om te voorkomen dat in plaats van de beoogde win-situatie (extra banen en een betere milieu-inpassing) uiteindelijk een min-minsituatie voor Zuid-Limburg gaat ontstaan waarbij arbeidsplaatsen naar het naburige Luik worden geëxporteerd en milieuproblemen uit Luik worden geïmporteerd?

6. Blijft de minister het economische belang van Maastricht Aachen Airport voor Limburg onderschrijven en, zo ja, blijft zij bereid om zich door middel van een constructieve dialoog met alle partijen in de regio te buigen over de gevolgen van de nu ontstane situatie?

Minister Jorritsma-Lebbink: Mijnheer de voorzitter! Afgelopen vrijdag heeft de Raad van State een uitspraak gedaan in een voorlopige voorzieningenprocedure, aangespannen door de Vereniging geen uitbreiding vliegveld Beek tegen mijn ministerie en dat van VROM inzake de dagaanwijzing betreffende Maastricht Aachen Airport. De genoemde vereniging had ook verzocht om een voorlopige voorziening te nemen met betrekking tot het besluit om de oost-westbaan aan te wijzen. Dat verzoek is niet

gehonoreerd. Wél is gehonoreerd het verzoek inzake de omvang van de tijdelijke zone voor de noord-zuidbaan. Deze is bepaald op de zone zoals die gold vóór het gebruiksplan 1995.

Gevraagd werd naar de gevolgen voor de exploitatie. Op deze vraag kan ik nog geen antwoord geven, omdat het gaat om een voorlopige voorzieningenprocedure. De definitieve uitspraak wordt pas rond de zomer verwacht. Als de definitieve uitspraak conform deze uitspraak is, bestaat er een probleem. Dit betekent namelijk dat er minder expansiemogelijkheden zijn hoewel die niet helemaal onbeïnvloedbaar zijn, omdat de exploitant zelf iets kan doen in de sfeer van het bevorderen van het gebruik van stillere vliegtuigen. Men moet zich echter houden aan de voorgeschreven contouren. Overigens is er een relatie gelegd met de lange periode tussen de aanwijzing en het nemen van het definitieve besluit, omdat in de tussenperiode niet geïsoleerd wordt. Die situatie is straks, als we spreken over de oost-westbaan, heel anders omdat het dan gaat om de definitieve situatie, waarbij binnen de zone wordt geïsoleerd.

Als de definitieve uitspraak dezelfde is als de huidige, kan dit gevolgen hebben voor de exploitatie, hoewel dit niet bij voorbaat vaststaat. Wat mij betreft geldt dan de huidige regeling. Het Rijk en de regio zijn elk voor een deel verantwoordelijk. Er is nu een verdeling in de exploitatie van 40% voor het Rijk en 60% voor de regio. Dit betekent dat er geen aanpassing plaatsvindt in de sfeer van verhoudingen ten opzichte van de nota Relus. Daarin is sprake van het vervangen van de betrokkenheid van het Rijk door een afkoopsom waarmee de exploitant zelf verantwoordelijk wordt voor de exploitatie het vliegveld.

Welke gevolgen het voor de concurrentie net over de grens heeft, valt op dit moment nog niet te zeggen, omdat er nog geen definitieve uitspraak is. Het zal ook afhangen van wat de exploitant uiteindelijk zelf kan doen aan het beïnvloeden van het geluid op het vliegveld Maastricht Aachen.

In de laatste twee vragen wordt gevraagd of we niet van een win-win- naar een min-minsituatie gaan. Het streven van het kabinet is, en daarmee heeft een meerderheid van de Kamer ingestemd, wel

degelijk om de oost-westbaan aan te laten leggen met de daarbij behorende afspraken rondom het gebruik van de baan, zowel overdag als in de avonduren. Dat kan mijns inziens nog steeds leiden tot een win-winsituatie. Ik heb ook niet het gevoel dat wat na vrijdag gebeurd is, de kans dat dit niet zal lukken kleiner geworden is.

Mevrouw Verbugt (VVD): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik begrijp dat een aantal zaken op dit moment nog niet gedetailleerd kan worden bekeken. Daarom ga ik ervan uit dat dit dossier niet als gesloten kan worden beschouwd. Wij spreken in feite over een overgangsfase naar een uiteindelijke situatie waarbij het vliegverkeer van de noord-zuidbaan naar de oost-westbaan zal worden overgeheveld. Vanwege eerdere stagnatie in de besluitvorming zal dit evenwel nog een paar jaar duren.

De VVD-fractie is met een tijdelijke intensivering van de huidige noord-zuidbaan ook nooit echt gelukkig geweest. Om deze reden vonden we uitstel van de besluitvorming over de oost-westbaan niet acceptabel. Alleen bij het beschikbaar komen van de oost-westbaan kan uiteindelijk een betere milieu-inpassing worden bereikt, dus met minder geluidgehinderden.

Wij willen hierover nog twee aanvullende vragen stellen. Heeft de uitspraak van de Raad van Staten nog gevolgen voor de tijdsfasering van de geplande voorbereiding voor de oost-westbaan? Houdt de minister nog steeds vast aan 2002 als het gaat om de oost-westbaan en de ruim 3000 banen die hierdoor worden gecreëerd?

Minister Jorritsma-Lebbink: Gevraagd werd of de uitspraak gevolgen heeft voor de tijdsfasering. Vooralsnog geldt dezelfde planning die wij tot nu toe hebben gehanteerd, dus ook het jaar 2002. Daarmee heb ik tevens de tweede vraag beantwoord.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Er was het afgelopen weekeinde nog meer nieuws over

Rosenmüller

het vliegveld Beek. Dat betreft het advies van de onafhankelijke milieuadviseur van de Raad van State. Daarin wordt in buitengewoon zware termen een vernietigend oordeel uitgesproken over besluitvorming in de Tweede en de Eerste Kamer over de randen van de nacht aangaande het vliegveld Beek. Heeft de minister daar kennis van genomen? Wat is haar oordeel over die vernietigende kritiek? Er wordt namelijk gesproken over verbrokkelde besluitvorming en het feit dat daarbij onvoldoende rekening is gehouden met onder andere de gevolgen voor het milieu. Houden de ontwikkelingen betreffende vliegveld Beek, waarover ook de vragen van mevrouw Verbugt gingen, niet in dat de ongelukken zich opstapelen? Komt het er niet op neer dat er getrokken wordt aan een dood paard? Wordt het voor het kabinet niet langzamerhand tijd om uit te spreken "einde oefening voor vliegveld Beek"?

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Het advies van de Stichting advisering bestuursrecht-spraak beslaat 250 pagina's en dat hebben wij gisteren gekregen. Het is uitermate knap als iemand dat in een halve dag zo kan bestuderen dat het leidt tot finale uitspraken. Ik kan dat in elk geval niet. Ik kan er op dit moment dan ook geen enkele uitspraak over doen.

Er is overigens de suggestie gewekt dat er altijd geluisterd wordt naar het advies van de Stichting advisering bestuursrecht-spraak, maar daar wil ik toch wel enkele vraagtekens bij zetten. Ik heb namelijk andere ervaring met uitspraken van de Raad van State over de Betuwe-route en de hogesnelheidslijn. Natuurlijk zullen wij het advies bestuderen en betrekken bij onze verdediging van de aanwijzingen terzake van het vliegveld Beek. Ik ben er evenwel nog lang niet aan toe om het project van de luchthaven Beek nu al een dood paard te noemen.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik vind dat de minister erg gemakkelijk over alles heen probeert te vliegen. De uitspraak van het onafhankelijk adviesorgaan van de Raad van State is natuurlijk niet niks; dat is ook niet

de eerste de beste. Dat orgaan zegt dat de besluitvorming van de overheid onvoldoende gemotiveerd is en dat de gevolgen voor het milieu en de omgeving onvoldoende onderzocht zijn, alsook dat het niveau van het vliegtuiglawaai niet acceptabel is. Daarbij zal het waarschijnlijk gaan om de beroemde randen van de nacht. Daarop moet de minister mijns inziens nu toch een reactie kunnen geven. De opmerking "wij wachten wel af" lijkt mij dan ook niet juist. Daarmee wordt het vooruitgeschoven. Het probleem is er nu. Ik voel mij in ieder geval gesteund door het adviesorgaan. Ik hoop dat dit ook geldt voor heel veel omwonenden van het vliegveld. Het is dus heel goed voor die mensen als de minister hier haar mening geeft in plaats van erover heen te vliegen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik ben gewend dat de heer Poppe meningen geeft voordat hij iets gelezen heeft; ik doe dat niet.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Voorzitter! Ik wil nu absoluut geen interpretatie geven aan het commentaar over de oost-westbaan in de media. Wij wachten gewoon het besluit van de Raad van State in deze zomer af.

Ik heb in aansluiting op mevrouw Verbugt nog wat vragen over de noord-zuidbaan. Ik heb begrepen dat de Raad van State heeft bepaald dat daarvoor de geluidscontour anno 1995 wordt vastgesteld. Dit houdt een kwart minder geluidsruimte in dan de luchthaven had verwacht. Men lijdt daar al per jaar 5,3 mln. exploitatieverliezen. De vraag ligt daar nu bij de overheden. Volgens mij is die ook aan de minister gesteld, in ieder geval via de media, en wel of zij het huidige exploitatie-tekort gaat aanvullen. Men had gerekend op een grotere geluidsruimte en dus niet op dat exploitatie-tekort. De redenering is als volgt: u hebt zo lang over de oost-westbaan gedaan, dus het ligt in de rede dat u de huidige exploitatieverliezen aanvult. Is de minister daartoe bereid?

Is de isolatie van de woningen nu ook aan de orde? Is de minister bereid om de oude vorm van de geluidsruimte te handhaven en over

te gaan tot isolatie van de woningen en, zo ja, wie betaalt dat dan?

Minister Jorritsma-Lebbink: Mijnheer de voorzitter! Zoals ik zojuist aan mevrouw Verbugt heb uitgelegd, is dit de voorlopige voorzieningsprocedure. Wij zullen moeten afwachten hoe de definitieve uitspraak, die rond de zomer komt, luidt. Als dan ook dezelfde contour wordt vastgesteld die nu is vastgesteld, is dat inderdaad de contour 1995, waarbinnen overigens, voorzover wij het op dit moment kunnen overzien, het gebruiksplan 1997 valt. Dat betekent inderdaad dat er minder mogelijkheden zijn voor meer gebruik tussen 1997 en het jaar waarin de oost-westbaan in gebruik kan worden genomen. Ik ga ervan uit dat indien daardoor extra exploitatieverliezen optreden, de huidige verdeling van de exploitatieverliezen, te weten 40% Rijk en 60% regio, gewoon gehandhaafd blijft. Die afspraak is er en zo is ook de verhouding in de aandelen. Ik vind dan ook niet dat de rekening zomaar bij een van de partners gelegd kan worden. Overigens hoeven die exploitatieverliezen niet automatisch op te treden, want men kan ook kiezen voor een ander gebruik van de baan, zoals op Schiphol ook gebeurt. Daar probeert men minder hoofdstuk-2-vliegtuigen te laten starten en landen en men stimuleert het starten en landen van hoofdstuk-3-vliegtuigen.

Er is geen uitspraak gedaan over isolatie. Het ligt ook niet voor de hand – en de Raad van State heeft ook niet die uitspraak gedaan – om voor de korte periode die nu nog geldt, huizen te isoleren die binnen de contour van de noord-zuidbaan liggen. De Raad van State heeft wel gezegd dat de periode tussen het maken van een dagcontour voor de noord-zuidbaan en het realiseren van de oost-westbaan erg lang is. Daarom heeft men een kleinere contour vastgesteld op basis van de voorlopige voorziening. Nogmaals, de uitspraak van afgelopen vrijdag is niet final.

Mevrouw Van Rooy (CDA): Voorzitter! De wet van Murphy lijkt het vliegveld Limburg toch ietwat in zijn greep te hebben, want zo'n



De heer Hillen (CDA)

beetje alles wat mis kan gaan, is tot nu toe misgegaan. Laten wij hopen dat dit zich wijzigt bij de definitieve uitspraak. Wat dat betreft heb ik een vraag over de aanwijzing voor de noord-zuidbaan. De bodemprocedure is nog niet afgerond. Mogen wij er nu van uitgaan dat het departement in de verdere verdediging van haar positie en in het verweerschrift vasthoudt aan de aanwijzing die is gedaan? Of zijn de voorlopige voorzieningen en de argumentatie erbij voor het departement aanleiding om daarin aanpassing te brengen? Ik hoop dat de minister vasthoudt.

Mijn tweede punt betreft de situatie die de minister zojuist heeft geschetst voor het geval de definitieve uitspraak ook zou betekenen dat de grenzen, de capaciteit, van 1995 gehanteerd moeten worden. Waar baseert de minister haar argumentatie op dat de verhouding van 60:40 in de totaal nieuwe situatie die dan ontstaat, meteen ook uitgangspunt zou moeten zijn? Het argument kan toch moeilijk zijn dat het vliegveld dan wel de provincie een extra rekening gepresenteerd krijgen?

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik begin met de laatste vraag. Als er geen exploitatie-

verliezen zouden zijn, gold ook de verhouding van 60:40, want die afspraak hebben wij jaren geleden voor de verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk en regio gemaakt. Het ene jaar is er een meevaller en het andere jaar is er een tegenvaller. In beide gevallen zijn Rijk en regio volgens die verhouding aansprakelijk. Ik ga ervan uit dat die verhouding niet wijzigt na een uitspraak van de Raad van State.

Natuurlijk houden wij ons aan de aanwijzing die wij hebben ingediend. Wij gaan nu niet op een andere toer zitten. Wij zullen ons uiterste best doen om onze keuze zo optimaal mogelijk te verdedigen. Maar er komt een gerechtelijke uitspraak en daar hebben wij ons vervolgens aan te houden.

□

Mevrouw Vos (GroenLinks): Voorzitter! De kritiek die de Stichting advisering bestuursrechtspraak uit, is niet mis. Hoogleraar Tak zegt nu zelfs al dat dit de streep is door de oost-westbaan. De minister is nog niet aan dat oordeel toe. Het lijkt mij van belang dat zij zo snel mogelijk de Kamer een schriftelijke reactie op dit rapport geeft, zodat wij er in ieder geval verder over kunnen debatteren.

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik heb inderdaad ook gelezen dat prof. Tak daarover een uitspraak heeft gedaan. Hij is hoogleraar staatsrecht, maar hij is bovendien omwonende van de luchthaven en hij hoort bij de groep van bezwaarschriftenschrijvers. Ik kan mij dus niet geheel aan de indruk onttrekken dat zijn bericht niet helemaal objectief is. Ik geef overigens geen commentaar op een advies aan de Raad van State van de Stichting advisering bestuursrechtspraak, want daarmee zou ik mijn eigen positie toch wel heel erg kwetsief maken. Wij zullen de gegevens daarin natuurlijk gebruiken voor onze verdediging bij de Raad van State, maar men mag aan mij geen commentaar vragen op een advies van de Stichting advisering bestuursrechtspraak aan de Raad van State.

Vragen van het lid Hillen aan de staatssecretaris van Financiën, over diens belastingplannen.

□

De heer **Hillen** (CDA): Voorzitter! Alweer anderhalve week geleden verraste de staatssecretaris heel Nederland door in bijna alle kranten grote koppen te hebben met de aankondiging "Belastingen omlaag", ongeveer het mooiste thema dat een politicus aan de kiezers kan brengen. Het was ook dermate groot gebracht dat het indruk moest maken. Het heeft in ieder geval indruk gemaakt op onze fractie. Onder deze grote letters stond eigenlijk niet zo verschrikkelijk veel, alleen dat de staatssecretaris een eind gevorderd was of misschien wel klaar was met een plan om de belastingtarieven in Nederland omlaag te brengen.

Je zou verwachten dat iedereen daar blij mee zou zijn, maar de afgelopen week heeft de minister-president, en later ook de minister van Financiën – de directe omgeving van de staatssecretaris – afstand hiervan genomen en gezegd dat de staatssecretaris voor zijn beurt heeft gesproken. Kennelijk is men nog niet zover. De vorige week had ik de staatssecretaris daarover iets willen vragen, maar helaas was hij toen in Brussel. We hebben het daarom een weekje moeten uitstellen, maar